Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РАБОЧИЙ

ВСЕБЕЛОРУССКАЯ ЕЖЕДНЕВНАЯ РАБОЧАЯ ГАЗЕТА— ИЗДАНИЕ ЦК КП(б)Б и ЦСПСБ

Цена номера—10 коп.

№ 93 (2045) ПЯТНИЦА 26 АПРЕЛЯ 1935 г.

СЛАВНОЕ ТРИДЦАТИЛЕТИЕ

Великое настоящее нашей страны озаряет новым светом ее революционное прошлое. Чем выше поднимается социалистическая революция, чем глубже она пускает свои корни, тем полнее и правдивее перед нашим народом встает история большевизма. Особенно в это время история нашей партии, открывшей по главе героического русского пролетариата настоящую жизнь освобожденного человечества. Вечно будет памятен первый путь, пройденный партией Ленина — Сталина. Чем больше трудящиеся изучают историю нашей партии, тем больше они ее любят, они находят в ней новые и новые силы, источник вдохновения для великого дела, творимого славной страной. И нет ничего удивительного, что мы отмечаем любой исторической датой из жизни партии, чтобы еще и еще раз обдумать изумительный путь рабочего движения в России.

Сегодня одна из таких юбилейных дат. Исполнилось 30 лет со дня открытия III с'езда партии.

В истории большевизма этот с'езд занимает особо важное место. Он происходил в 1905 году. Это время, когда пролетариат поднялся во главе народных масс против позора и преступлений царизма. Половодье буржуазно-демократической революции подмывало вековые устои царизма.

В эти месяцы расцвел во всей своей могучей силе гений Ленина. В новой исторической обстановке он по-новому решал коренные вопросы рабочего движения. Большевики боролись за союз рабочего класса с крестьянством под гегемонией пролетариата. Они добивались установления революционно-демократической диктатуры пролетариата и крестьянства с тем, чтобы от революции буржуазно-демократической немедленно перейти к революции социалистической. Меньшевики отвергали эту политику. Они считали, что раз происходит буржуазная революция, то капиталисты должны быть главными действующими лицами. Они ориентировались на «прогрессивную» буржуазию. А сами избрали для себя роль ее толкачей. Эти жалкие оппортунисты не хотели понять, что либеральная буржуазия еще больше, чем сами меньшевики, боится революции. Буржуазия шла на сделку с царизмом, чтобы задушить революцию.

Только одни большевики с железной последовательностью проводили революционную политику. Ленин в речи на III с'езде партии высмеивал меньшевиков и говорил: «Одно из двух: или возьмем крепость, чтобы удержать ее, или не итти на приступ и заявить, что хотим только малое местечко около крепости». И большевики шли на штурм твердыни мракобесия, на штурм самодержавия, чтобы довести буржуазно-демократическую революцию до конца. «Демократическая диктатура... — говорил Ленин в докладе на III с'езде партии, — есть не организация «порядка», а организация войны». И эта война должна была перерасти в социалистическую революцию против капитализма.

Чтобы ее вести, нужна была железная пролетарская партия, партия гражданской войны. Но предатели-меньшевики именно в это горячее время с особым усердием разлагали партию. Большевики начали кампанию за созыв III с'езда, который должен был решить политические и организационные проблемы революции 1905 года и положить конец дезорганизаторской работе меньшевиков.

Это был первый чисто большевистский с'езд. Меньшевики его бойкотировали. Все ленинские силы царского подполья сомкнулись, чтобы об'единить партию. Третий с'езд в огне борьбы собрал партию, чтобы дать революции 1905 г. боевое руководство. Полемическая брошюра Сталина «Вскользь о партийных разногласиях», вышедшая в 1905 году, была ударом по меньшевистскому лагерю, который особенно сильно окопался в Закавказьи.

III с'езд партии дал трудящимся оружие в руки. Резолюции о вооруженном восстании, об отношении к крестьянскому движению, о временном революционном правительстве, о меньшевиках — навсегда останутся свидетельством бесстрашия нашей партии, гениальности ее вождей и их кровной преданности делу пролетарской революции.

Нельзя без глубокого волнения читать партийные документы того времени. Разве не перекликаются с нашими днями огненные слова Ленина, написанные накануне III с'езда:

«Наличность... громадных свежих сил, особенно в рабочем классе и крестьянстве, — есть достаточное ручательство за то, что новые задачи могут быть решены и непременно будут решены. Практический вопрос, стоящий перед нами, состоит прежде всего в том, **как именно** использовать, направить, об'единить, организовать эти новые силы, **как именно** сосредоточить социал-демократическую работу, главным образом, на новых высших задачах, выдвигаемых моментом, отнюдь не забывая при этом тех старых и обычных задач, которые стоят и будут стоять перед нами, пока держится мир капиталистической эксплоатации.

... Люди есть, никогда не бывало у революционной России такой массы людей, как теперь. Никогда не бывало у революционного класса таких необычайно благоприятных условий, — в отношении временных союзников, сознательных друзей, невольных пособников, как у современного русского пролетариата. Людей масса... Надо только дать простор почину и инициативе... И тогда мы окажемся достойными представителями великого революционного класса, когда пролетариат России так-же геройски проведет **всю великую русскую революцию, как геройски он ее начал»**.

Сколько здесь пламенной любви и веры в массы!

Неразрывная связь с массами — один из важнейших признаков большевизма и каждого большевика. История большевизма отмечена тем, что партия всегда жила жизнью масс, чувствовала биение их пульса и умела на всех этапах, на всех крутых поворотах и под'емах организовать для борьбы и победы новые силы пролетариата и крестьянства.

И теперь, в совершенно другой эпохе, — сколько новых и блестящих сил трудящихся поднялось, чтобы решить задачи, поставленные партией под руководством Сталина. Славная рать рабочих ударников, колхозников, интеллигенции, великое поколение, воспитанное Сталиным, разве оно не совершает чудеса? Мы можем с величайшей гордостью воскликнуть теперь словами Ленина:

Никогда не бывало у революционной России такой массы людей, как теперь!

И все они тянут свои жизненные соки из того великого времени, когда Ленин поднимал пролетариат на штурм в 1905 году.

Без третьего с'езда партии история нашей страны могла-бы иметь другой вид. Этот с'езд перекликается со стрельбой красногвардейцев на Дворцовой площади в октябре 1917 года и с прибоем социалистического строительства наших дней.

После с'езда Ленин в связи с его решениями пророчески писал: «Российский пролетариат сумеет исполнить свой долг до конца... Он сумеет отбить все контрреволюционные попытки, беспощадно раздавить всех врагов свободы...»

Так оно сбылось, ибо Ленин уже за 1905 годом видел грозный 1917 год, за победой над царизмом — победу социализма. Пролетариат советской страны, как всегда под руководством партии Ленина — Сталина, исполняет и исполнит свой долг до конца.

(Передовая **«Правды»**).

Рабочие и работницы совхозов! Сделаем каждый совхоз ведущим предприятием социалистического земледелия и животноводства! За строжайшую государственную дисциплину работников совхозов!

(Из первомайских лозунгов ЦК ВКП(б)

СПЕЦИАЛИСТЫ СИДЯТ В КАБИНЕТАХ ТРЕСТА

По плану луговые совхозы БССР должны посеять зерновых культур 1553 га. На 20 апреля посеяно только... 168. Это—явная угроза проведению посевной в короткие сроки.

Недопустимо медленное развертывание массового сева зерновых в луговых совхозах об'ясняется в первую очередь явной недооценкой этого дела.

Очень большое место в луговых совхозах должен занять уход весной за лугом, рассев минеральных удобрений. По плану удобрений нужно внести на площадь в 5100 га. Внесено же пока только на 1970 га.

И здесь для «оправдания» приводятся всевозможные «об'ективные» причины: у одних участки, якобы, еще находятся под водой, другие все еще чего-то выжидают. Насколько несостоятельные такие об'яснения, показывают передовые лугхозы: **Ведрич** (Речицкий район) внес полностью удобрения на площади в 864 га. Закончили эту работу и совхозы **Крывина** (Сенненский район) и **Мормаль** (Жлобинский район).

А в аппарате треста чувствуется явная самоуспокоенность. Все 8 специалистов треста спокойно просиживают в своих кабинетах, почти никогда не выезжая на места для оказания помощи совхозам в проведении сева. Для специалистов же, работающих непосредственно в совхозах, благоприятные условия для работы не созданы. Эти делом директор треста тов. **Сливкин** серьезно не занимался.

Луговые совхозы обеспечены вполне достаточным тракторным парком. Но беда в том, что трактора, как показал 1934 год, используются только наполовину. К тому же, трудно работать производительно, если в совхозах не установлены нормы выработки, а расценки устанавливаются «на глазок», или по нормам, которые существовали в 1932-33 годах. Агроном треста по организации труда и технормированию т. **Альбицкий** заявил на производственном совещании, что он этими вопросами заниматься не может.

А. ГИНДУШ.

НАЧАЛО, ВНУШАЮЩЕЕ ТРЕВОГУ

В коопхозе **«Зеленый луг»** (пригородное хозяйство минского завода им. Кирова) на 22 апреля посеяно 44 га овса. Из этого количества рядовой сев произведен только на площади 17 га.

— Почему у вас сеют вручную при наличии 24-рядной дисковой сеялки?

Полевод **Степанов** приводит такие «соображения»: земля еще не подсохла, а темпы нужно взять высокие.

На засеянных участках бросается в глаза никудышная заделка семян. До 15 проц. зерна лежит на поверхности. Общественные инспектора на качество обработки никакого внимания не обращают.

Наиболее отстающим участком в коопхозе являются огороды. Здесь работа еще не начата. Нужно посеять 40 га огородных культур, посеяно же пока только 1,2 га моркови. Подготовка почвы под посев ранних овощей не проводится.

Организация труда в коопхозе плохая. Рабочая сила за участками не закреплена. Формально созданы две бригады—посевная и огородная, но планов они не имеют и ежедневных заданий не получают—работают, как попадется.

Индивидуальной сдельщины в коопхозе нет. На полевых работах введена лишь групповая сдельщина, а сортировку картофеля проводят поденно. В результате такого искажения принципов правильной организации труда —низкая производительность и плохое качество работы.

В коопхозе имеются два трактора. На поле работает лишь один («ХТЗ») другой же («ФП») используется только на хозяйственных работах.

Несмотря на такое исключительно тревожное состояние, директор коопхоза тов. **Львович** на полях почти не бывает. Не беспокоятся и организации завода им. Кирова.

Бригадир газеты «Рабочий» агроном ГЛОД.

Почему отстает совхоз

БОРИСОВ (наш корр.). Плохо проходят полевые работы в совхозе **«Полелюм»**. Причины этого в первую очередь кроются в плохой работе тракторного парка. Началась посевная, а один трактор «ХТЗ» так и остался не отремонтированным — никак не могут достать болтов.

Остальные трактора «считались» отремонтированными и пригодными для работы, но как только вышли в поле в них обнаружилась уйма дефектов. Два трактора простояли несколько дней из-за неисправности магнето. Третий трактор, не дойдя до своего участка, вышел из строя—оказалось, что неисправна муфта.

Руководители совхоза додумались: чтобы отремонтировать один трактор разбирают и части от него переставляют другому.

Не лучше и с прицепным инвентарем. Во многих плугах не работают автоматы, не вертятся колеса. Характерно, что в первый-же день два плуга были испорчены. Дисковую борону тоже уже успели сломать.

Небрежно в совхозе относятся и к горючему. Оно отпускается трактористам без всяких норм, расходуется бесконтрольно. Приходит тракторист к кладовщику и заявляет: — Налей мне керосина. И ему наливают. Этому варварскому расходованию горючего никто отпора не дает. Заправочный инвентарь отсутствует—из-за этого разливается много горючего. Склады не охраняются. Это использовал классовый враг, выпустивший бак горючего на землю.

Не организован и труд в тракторных бригадах. Трактора работают только в одну смену. Никакой сдельщины не существует, все трактористы получают заработную плату поденно. Нормы выработки до них не доведены. Неудивительно после этого, почему и качество вспашки плохое, и темпы чрезвычайно низкие.

Совхоз «Полелюм» недопустимо отстает с севом, а директор тов. **Селиванов** беспомощно разводит руками, не принимая практических мер к устранению всех этих безобразий.

По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом

РЕЧЬ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА НА СОВЕЩАНИИ РАБОТНИКОВ Ж.-Д. ТРАНСПОРТА)*



I. ЗНАЧЕНИЕ СОВЕЩАНИЯ

Товарищи! По поручению ЦК ВКП(б) и Правительства НКПС собрал настоящее совещание в составе начальников дорог, начальников дорожных политотделов, ряда начальников эксплоатационных отделений и их политотделов, начальников и парторгов крупнейших станций, вагонных участков, паровозных депо, ж.-д. строек, начальников служб некоторых дорог. Здесь присутствуют также работники промышленности, непосредственно соприкасающиеся с транспортом.

На нашем совещании участвуют руководители партии и правительства. На нашем совещании участвует тот, кто является вдохновителем всей страны на великие дела, тот, кто сейчас является непосредственным вдохновителем и руководителем нас, железнодорожников, в борьбе за улучшение транспорта, — наш товарищ **Сталин (Бурные аплодисменты).**

Значение нашего совещания необычное. Слишком уж остро поставлен вопрос о транспорте, чтобы сводить задачи нашего совещания к выяснению только текущих вопросов. Таково ощущение, таково сознание, не ошибусь, если скажу, не только нашей партии, но и большинства трудящихся масс Советского Союза.

Голосом партии, голосом всех трудящихся нашей великой родины товарищ Сталин сказал на XVII с'езде партии что «транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика — и, прежде всего, наш товарооборот».

Это такая острая постановка вопроса, которая должна была заставить всех железнодорожников всколыхнуться по-настоящему. К сожалению, после XVII с'езда партии мы настоящего перелома в работе железных дорог не получили. Работники железных дорог не осознали еще серьезности положения и серьезности тех предостережений, которые были сделаны XVII с'ездом партии.

Надо сказать правду — большинство железнодорожников не усвоило еще тех методов работы, какими возрождалась, развивалась, крепла и выросла в великую силу наша социалистическая индустрия. Методы тяжелой промышленности, которые были применены при перестройке угольного Донбасса, а затем с успехом во всех отраслях нашей промышленности, — эти методы, которые потом ЦК партии и правительство в своих постановлениях распространили и на железнодорожный транспорт, — они не были усвоены работниками железнодорожного транспорта.

Речь идет не о поисках новых установок. Установки даны в выступлениях товарища Сталина, в постановлениях ЦК и Совнаркома, в речах руководителей партии и правительства на с'езде партии и с'езде Советов. Речь идет только об улучшении практической работы, о мобилизации сил, сознания, способностей всех железнодорожников, в первую очередь лучшей их части, для практического осуществления этих установок.

Настоящим совещанием мы должны подвести черту пройденному, черту не на бумаге, а в практической нашей работе. Мы должны сказать, что дальше так работать, как сейчас работают на железных дорогах, нельзя. Мы должны наметить практические меры, как лучше работать, как устранить те крупнейшие недостатки, которые имеются на железнодорожном транспорте.

На совещании не поставлен вопрос вообще о работе железнодорожного транспорта во всех его отраслях, а взяты три узловых вопроса — о борьбе с крушениями, об ускорении оборота вагонов и о капитальном строительстве. Эти вопросы, являясь решающими, дают нам сочетание текущей борьбы с перспективами дальнейшей реконструкции железнодорожного транспорта.

II. О БОРЬБЕ С КРУШЕНИЯМИ

В приказе от 19 марта задачи борьбы с крушениями и авариями были изложены настолько ясно, что я не буду подробно повторять их на данном совещании. Остановлюсь только на нескольких вопросах практического проведения приказа в жизнь.

Необходимо, прежде всего, предостеречь данное совещание и всех железнодорожников от преувеличений по части перелома настроений в борьбе с крушениями и авариями. **Подлинного перелома в борьбе с крушениями и авариями еще нет.**

Нужно быть самокритичным к себе и к окружающим и каждый день проверять себя, что можно было сделать для того, чтобы предотвратить крушения и чего не сделано. Нужно разоблачать тех людей, которые языком говорят, а дела не делают. Большая опасность заключается сейчас в том, чтобы приветствиями, сантиментами, одобрениями и восторженностью от приказа по борьбе с крушениями не испортить практической работы, которая у нас должна развернуться.

Приказы о борьбе с крушениями были и раньше. Многие из них были весьма хорошие. Но вся беда заключалась в том, что не было проверки исполнения приказов. Считали, что борьба с крушениями и авариями есть одна сотая часть в общей работе и мероприятиях, которые проводятся железными дорогами. Совершенно не поняли того, что не только крушения и аварии — основной показатель качества работы дорог, но и борьба с ними — **важнейший рычаг перестройки работы железнодорожного транспорта.**

Настоящая перестройка проходит в борьбе с сопротивлением этой перестройке. Элементы такого сопротивления, будем говорить откровенно, имеют ся даже у таких людей, как вы сами — у командиров транспорта.

Большинство работников транспорта считает, что крушения — явление совершенно неизбежное. Вот против таких настроений и направлено острие приказа о борьбе с крушениями. Чтобы успешно повести миллионы железнодорожников на борьбу с крушениями, нужно, чтобы основные кадры— командиры — были уверены в победе!

Приказ выдвигает как одно из первоочередных организационных мероприятий обязательный выезд начальника дороги на расследование каждого важного случая крушения. Здесь многие выступали по вопросу о выездах на место крушений. Некоторые выступавшие сомневались, хватит ли у них времени выезжать на расследование и ликвидацию последствий крушений. Начинают подсчитывать: в сутках 24 часа, за это время нужно выполнить уйму работы, подписать столько-то бумаг, написать доклад в НКПС, а тут от нас еще требуют выезжать на линию. Надо понять, что это и есть канцелярско-бюрократический подход к работе. Почему? Потому, что если уедете на месяц из управления дороги на линию, конечно, не бюрократически, с соблюдением всяких условностей и внешней формы, а копая, влезая в самую гущу, в самую глубь вопроса, проверяя людей на работе, то и без вас бумаги будут писаться, может быть немного хуже, но зато дорога будет работать лучше. В этом сомнений нет! **(Аплодисменты).**

Если начальник дороги сам не может выехать, пусть пошлет своего заместителя. Мы слушали здесь отчеты о крушениях. Какие только практические вопросы железнодорожного транспорта не затрагивались в связи с отчетами о крушениях: и о паровозах, и о машинистах, и о вагонах, и о пути, и о сигнализации, и о эксплоатации, одним словом, вопросы всех служб, всей работы дорог.

На чем легче самому научиться и других научить оперативно управлять? На том ли, что на чистом листе бумаги написать замечательную инструкцию, сказать на собрании замечательную речь, или же самому научиться оперативной команде и других научить на примере крушений, на уроке поражений там, где вы вынуждены будете логикой вещей исправлять и командовать оперативно. Каждый начальник дороги должен, например, научиться сам руководить вспомогательным поездом по ликвидации крушения. Начальник дороги или его заместитель должен сам разбирать каждый важный случай крушения не с точки зрения «великих» выводов и составления впоследствии «тезисов о вреде крушения», но главным образом для того, чтобы определить, как можно действительно оперативно предупреждать эти крушения.

Так как сейчас работа дорог будет оцениваться и по результатам борьбы с крушениями и авариями, то есть опасность, что на местах попытаются скрывать действительное положение вещей, не будут сообщать о всех происшедших авариях или крушениях. Мы предупреждаем товарищей, что будем привлекать, невзирая на лица и прошлые заслуги, к строжайшей ответственности за малейшие попытки очковтирательства, обмана руководства НКПС, обмана партии и страны в этом вопросе.

Отчеты начальников дорог и прения вскрыли и поставили целый ряд ценных практических вопросов, хотя не все отразили ту напряженность и ту остроту, с которой поставлен вопрос о крушениях.

Управления и отделы НКПС должны детально подработать все мероприятия и добиться проведения в жизнь практических вопросов, поставленных здесь на совещании.

По путевому хозяйству правильно предлагалось в ближайший месяц провести сплошной осмотр рельс, лежащих в пути, заменить все рельсы, опасные для движения, — имеющие трещины, отколы головки, подошвы и т. п. Необходимо в дальнейшем такие сплошные осмотры производить дважды в год — ранней весной и в начале зимы, до наступления больших морозов, т. е. в период оттаивания и замерзания балласта. Следует установить точный график систематической проверки пути путеизмерителями.

Машинисты должны быть в кратчайший срок снабжены проверенными продольными профилями пути и специально проинструктированы об обрывных местах и как по ним водить поезда. При этом необходимо срочно восстановить все путевые знаки (начало и длина под'ема, уклона и т. п.), а также установить особые знаки на всех обрывных местах.

Вместе с тем необходимо обязать машинистов непременно сообщать на первой же станции и дежурному по своему депо о всех замеченных местах неспокойного хода поезда (толчки и т. п.) чтобы путевые рабочие могли их быстро исправлять.

В приказе уже было указано, что до сих пор железные дороги почти не имели дефектоскопов т. е. приборов, позволяющих быстро и точно определить все недостатки рельс. Между тем опыт Метростроя показал, что имеющийся дефектоскоп тов. Карпова позволяет обнаруживать дефекты, не видные простым глазом. Наша промышленность вполне может выполнить заказы на такие дефектоскопы, как для рельс, так и для вагонных и паровозных осей. Нужно только больше инициативы и настойчивости со стороны работников железнодорожного транспорта.

Наш подвижной состав — вагоны и паровозы — калечится не только на путях НКПС, но и на под'ездных путях промышленности. Эти под'ездные пути находятся в еще более запущенном состоянии, чем путевое хозяйство НКПС. Тов. Орджоникидзе обещал по своей линии крепко нажать, чтобы уже в ближайшие месяцы подтянуть транспортные цеха предприятий и улучшить состояние под'ездных путей. Со своей стороны мы должны будем выделить специальных инспекторов НКПС для наблюдения за состоянием под'ездных путей, чтобы не пускать вагоны на те запущенные пути, состояние которых грозит повреждениями нашему подвижному составу.

По вагонному и паровозному хозяйству. В прениях правильно отмечалось безобразное качество обточки шеек оси на ремонтных пунктах, депо и заводах. То ли по незнанию, то ли по халатности ремонтные рабочие зачастую подрезают галтели и выкружки предпоступичной части шейки оси, что влечет к изломам шеек оси в пути и к значительным крушениям. Необходимо в ближайшие же дни проинструктировать слесарей-осмотрщиков и мастеров о значении галтелей и добиться того, чтобы не было случаев подреза галтелей по незнанию. В ремонте колесных пар до сих пор господствует обезличка. Нужно по каждой колесной паре записывать имя мастера, отвечающего за ее ремонт.

Следует пересмотреть ряд «рационализаторских» упрощений, которые снижают качество ремонта. Например, правильно здесь предлагали запретить электронаварку сношенных частей крюка, ремонт рессор производить на заводах и участках, оборудованных термическими печами и соответствующими прессами.

Ряд мероприятий нужно провести по упорядочению автотормозного хозяйства и в первую очередь по обучению смазчиков обращению с автотормозами. Это, а также соответствующее инструктирование машинистов поможет резко сократить частые сейчас остановки поездов.

Большое зло — частые обрывы поездов в пути. Кроме инструктирования машинистов, прикрепления машинистов-наставников к наиболее неисправным по обрывам, расстановки предупредительных знаков на обрывных местах, нужно тщательно следить за качеством упряжных приборов и обязать машинистов и главных кондукторов перед отправкой поездов лично проверять, насколько добросовестно сделана скрутка поезда.

Исключительно большое значение имеют вспомогательные поезда. Некоторые засчитывают в убытки от крушений только стоимость повреждений вагонов, паровозов и пути. А между тем наибольшие убытки причиняет закрытие движения на перегонах в течение нескольких часов. Нужно оборудовать вспомогательные поезда кранами, а сейчас же, до получения кранов, надо организовать ряд простейших вещей.

Вспомогательный поезд должен быть на каждом основном и оборотном депо. Если начальники дорог как следует, по-боевому возьмутся за организацию вспомогательных поездов, то уже в ближайшие 2—3 месяца они будут иметь на важнейших участках прилично оборудованные вспомогательные поезда и тем значительно сократят время по ликвидации последствий крушений и перерыва в движении.

Сейчас со вспомогательным поездом едят случайные люди, и поезд напоминает собою плохую сельскую пожарную команду, а не организованную и снабженную всем необходимым оборудованием ударную аварийную бригаду. Кадры, обслуживающие вспомогательные поезда, должны быть постоянно закреплены за ними, тщательно подобраны и обучены. Надо предусмотреть возможность быстрого вызова этих рабочих на поезд в случае крушения. Во главе поезда должен быть крепкий, энергичный начальник. Начальникам дорог нечего ждать дальнейших указок из НКПС, они должны сами развернуть работу на месте.

По ходу организации и работе вспомогательных поездов мы будем судить о желании и умении руководящих кадров дорог по-боевому ставить ликвидацию последствий крушений.

По сигнализации и связи. После опубликования приказа дороги начали приводить сигналы в порядок, на некоторых дорогах (Пермской, Томской, отчасти Северной) есть уже небольшое улучшение. Но все же, как это подтвердилось и здесь в отчетах начальников дорог, на большинстве дорог сигнальное хозяйство находится в запущенном и безнадзорном состоянии. Одна служба сваливает на другую ответственность за безобразное состояние сигналов. Это надо прекратить и всем дружно взяться за приведение сигнализации в порядок.

Правильно предлагали здесь перевести на важнейших участках сигналы с керосинового освещения на электрическое. Нужно и паровозы, в первую очередь пассажирские, толкачи и маневровые, перевести на электрическое освещение.

Здесь жаловались на недостаток сигнального стекла. Теперь НКПС получил стекольный завод от Наркомтяжпрома, и от нас самих зависит увеличить производство сигнального стекла. Вместе с тем каждая дорога могла бы в вопросах получения мелких сигнальных принадлежностей проявить гораздо больше изворотливости, установив деловую связь с местной промышленностью. Такой хозяйской изворотливости на дорогах еще мало. Предпочитают телеграфировать свои запросы в НКПС и потом ссылаются, что НКПС не дал. Верно, что аппарат НКПС неповоротлив. Но ни в какой мере нельзя допустить, чтобы железная дорога, представляющая собой крупнейшую хозяйственную организацию, по каждой мелочи посылала телеграмму в НКПС и не принимала необходимых мер на месте. Нельзя доводить централизацию до абсурда, дороги должны проявлять больше своей инициативы.

К сигналам у многих работников железных дорог отношение наплевательское, сигналов не знают и с ними не считаются. Важнейшая задача начальников дорог и политотделов — укрепить уважение к сигналам, добиться четкого знания правил сигнализации каждым железнодорожником.

Сигнал — это святое дело. Нарушить его никто не имеет права. Ежедневно в НКПС получаются сообщения о десятках случаев проезда закрытых семафоров. Это показывает разболтанность дисциплины паровозных бригад. Некоторые машинисты пробуют оправдываться: мы думали, что семафор закрыт зря. Действительно, бывали случаи, когда дежурные по станции, чтобы работать поспокойнее закрывали семафоры, хотя станция была свободна и могла принять поезд. Таким своим поведением станционные работники приучали машинистов не считаться с сигналами. Мы будем решительно бороться с халатным отношением станционных работников к своим обязанностям. **Но мы не можем допустить, чтобы машинист дискуссировал и самолично решал — проезжать ему закрытый семафор или не проезжать.** Дисциплина на железнодорожном транспорте должна быть железной, и это в первую очередь относится к строгому соблюдению сигналов.

На железных дорогах еще не понимают большевистского значения дисциплины, не понимают, что дисциплина помогла большевикам организовать победу рабочего класса в громадной стране, не понимают, что дисциплина помогла нам, разутым, раздетым, голодным, победить врагов советской власти, стать великой страной.

Дисциплина — пугало старого строя, дисциплина, насаждаемая силой, кнутом и нагайкой, — такая дисциплина была при царизме. У нас же в стране сознательная трудовая дисциплина двигает социалистическое дело вперед и делает чудеса.

Дисциплина для себя, для социалистического отечества, для советской страны, для миллионов трудящихся на транспорте еще не понята. Вот почему попирают ногами эту дисциплину сверху донизу. Не умеют организовать так машинистов, стрелочников, диспетчеров, кондукторов и других работников, чтобы они работали, соревнуясь «от души». Это свое неумение некоторые руководители возмещают тем, что карают направо и налево. Конечно, есть враги классовые, сознательно вредящие; если человек действительно не исправимый, чужой человек, тогда его надо отстранять и карать. Но не так надо поступать со случайно провинившимся трудящимся человеком.

Нельзя превращать суд и дисциплинарные взыскания в массовое мероприятие, применяемое в отдельных депо или участках почти-что к большинству персонала. Тогда они теряют свое значение. Дисциплинарное взыскание должно подтягивать остальную массу к лучшей работе. Но для этого надо применять его к неисправимым. А ко всем остальным людям нужно применять учебу техническую и учебу в борьбе. Понять нужно: если вы обучаете человека по-школьному — это одно, а если вы обучаете человека в борьбе, критикуя со всем возмущением революционера-большевика, — это дает совсем другой результат. Если ты даешь виновному «надрание» как революционер, как человек, возмущенный безобразиями, как человек, который болеет душой за дело, — это обязательно даст свои результаты. Вот этой революционной борьбы, этого настоящего большевистского подхода к учебе людей, к борьбе с недостатками еще нет на железных дорогах.

Реальных успехов в борьбе с крушениями мы достигнем лишь в результате борьбы, в результате того, что на транспорте сложится известный костяк людей, которые по-сталински, по-революционному, по-настоящему поймут, что дело борьбы с крушениями, с авариями есть дело оздоровления транспорта, есть дело чести не только железнодорожников, но дело чести нашей страны. **(Аплодисменты).**

Мы намерены бороться до конца за осуществление приказа по борьбе с крушениями. Писать слезоточивые резолюции мы не будем. И каждый железнодорожник, в первую очередь каждый командир, в ком есть чувство чести за себя, за железнодорожников, за нашу партию, за нашу советскую страну, должны взяться за дело и добиться того, чтобы этот приказ был осуществлен. Число и размеры крушений должны быть сокращены во что бы то ни стало! **Продолжительные аплодисменты).**

(Продолжение см. на 2 стр.).

*) В настоящей стенограмме об'единены два выступления тов. **Л. М. Кагановича** — на совещании хозяйственных и политотдельских работников ж.-д. транспорта 1—4 апреля и на совещании работников ж.-д. политотделов 9 апреля.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

III. ОБ УСКОРЕНИИ ОБОРОТА ВАГОНОВ

Бороться за выполнение плана перевозок— значит бороться за ускорение оборота вагонов

Вопрос об ускорении оборота вагонов есть вопрос о выполнении плана перевозок железными дорогами.

А между тем в речах ряда выступавших товарищей слышалась музыка прошлого — обычная «грызня» дорог с эксплоатационным управлением НКПС об измерителях. Нам сегодня не это нужно. Нам надо подняться на определенный уровень технической, практической, организационной постановки наших задач для того, чтобы ответить на один вопрос, который задает нам партия, правительство и вся страна: **почему вы, железнодорожники, не выполняете плана перевозок, намерены ли вы когда-нибудь выполнять план?**

Среднесуточная погрузка должна подняться с 55.717 вагонов в 1934 году до 63 тыс. вагонов в 1935 году. Но так как в I квартале среднесуточная погрузка составила всего **55.282** вагона, а на II квартал установлена погрузка лишь **62 тыс.** вагонов в сутки, чтобы дать возможность железным дорогам как следует подготовиться к осенне-зимним перевозкам, то в III и IV кварталах для выполнения годового плана погрузки мы должны будем грузить не менее **67 тыс.** вагонов в сутки.

По предложению товарища Сталина социалистическая индустрия дает нам в этом году огромную подмогу — 80 тыс. новых товарных вагонов (в двухосном исчислении). **Но основным резервом для выполнения годового плана** на перевозок является улучшение работы железных дорог — **ускорение оборота вагонов** и правильная организация ремонта существующего подвижного состава.

Задачи ускорения оборота вагонов непосредственно связаны с задачей выполнения государственного плана перевозок. Если мы не ускорим оборота, то нехватит вагонов для того, чтобы во втором полугодии грузить 67 тыс. вагонов в сутки.

Лицемерят те, которые клянутся в выполнимости плана перевозок, но одновременно оспаривают реальность данных им заданий по ускорению оборота вагонов. Необходимо прямо сказать: у ряда железнодорожников, в том числе и у командиров, нет уверенности в возможность выполнения планов перевозок. Отсюда такая узкая, ведомственная «в дорожном масштабе» постановка вопроса. Отсюда неумение подняться на высоту анализа всего поля боя, где нам надо драться и побеждать.

Для успехов боя прежде всего требуется абсолютная уверенность армии и в первую очередь ее командиров в победе. Задачи сложные и трудные, но вполне осуществимые. Все об'ективные предпосылки налицо. Остановка за качеством нашей работы. **Резервы на железных дорогах огромные, и если мы хотя немного улучшим свою работу, то не только выполним, но и перевыполним план.**

Из чего складывается время оборота вагонов? Эти цифры очень показательны, и их должен твердо усвоить каждый железнодорожник. В 1934 году в среднем один вагон пробегал от одной погрузки до другой 1.029 километров, из них 300 километров в порожнем состоянии, за 211 часов, т. е. 8,79 суток.

«В поездах», как пишут в отчетах, вагон был 72,5 часа. Но и эти 72,5 часа надо расшифровать, так как сюда включаются и простои на промежуточных станциях. Если мы их расшифруем, то получится, что в движении вагон находился только 45,7 часов, т. е. 21,6 проц.; стоял на промежуточных станциях из-за набора воды паровозом, чистки топки, осмотра, смазки букс и т. д. — 26,8 часов, т. е. 12,8 проц.

Вагон стоял на станциях погрузки и выгрузки и на путях предприятий в среднем 47 часов — 22 проц. Стоял на сортировочных и участковых станциях 91 час — 43 проц. Участковая коммерческая скорость—14,2 километра в час, техническая скорость—22-23 километра в час. В течение суток вагон двигался только 5,2 часа и проходил за это время 117 километров.

Нужно подойти к каждой из этих цифр, из которых складывается оборот вагонов, и жестко сократить их. В первую очередь, надо сократить безобразные простои, так как сейчас товарный вагон 4/5 своего времени простаивает и только 1/5 времени движется.

Далеко не все железнодорожники согласны с такой оценкой оборота вагонов. Многие из них, особенно работники службы эксплоатации, не только свыклись с позорными цифрами простоя вагонов, но пытаются их «теоретически» обосновать. Они пытаются доказать, что по обороту вагонов мы даже «переплюнули» Западную Европу и Америку. Нет ничего более жульнического, чем подобного рода утверждения! Эти горе-теоретики выставляют нам в качестве образца отрицательную сторону капиталистического хозяйства, что-де в Америке вагон используется меньше, чем у нас, и поэтому следует признать удовлетворительным существующий у нас оборот вагонов, рекомендуя при этом узаконить те простои вагонов, которые у нас имеются. Нечего и доказывать, что это чисто буржуазная теория, игнорирующая преимущества планового советского хозяйства, которое позволяет избежать хищнически непроизводительных затрат времени и материальных ресурсов, неизбежных в буржуазном хозяйстве. В Америке многочисленные дороги в конкурентной борьбе за клиента вынуждены итти на то, чтобы вагоны простаивали в ожидании погрузки. К тому же вследствие кризиса у них больше вагонов, чем грузов для перевозки. В то же время эти буржуазные горе-теоретики из Института эксплоатации скрывают сильные стороны железнодорожного транспорта Америки и Германии, которые могут служить нам образцом.

Известно, что по основным магистралям в Америке товарные поезда ходят со скоростью более 600 километров в сутки. В Германии, видимо, в целях, не имеющих прямого отношения к хозяйству, товарные поезда тренируются к продвижению с большей скоростью — до 75—90 километров в час.

И вот вместо честного рассказа, нашим железнодорожникам - практикам, чему надо учиться и чему не надо учиться у заграничного транспорта, эти люди надтасовывают факты для того, чтобы льстивыми и лживыми рассуждениями, что-де сейчас наш транспорт работает лучше американского, срывать нам дело мобилизации лучших людей на перестройку транспорта и саботировать боевую задачу ускорения оборота вагонов и борьбы с простоями.

Надо, к сожалению, признать, что подобные гнилые теории были весьма распространены среди эксплоатационных работников.

«Творцы» этих теорий были в почете в научно - исследовательских институтах и в вузах, в печати (журнал «Эксплоатация железных дорог» и др.) да и среди некоторых практических работников НКПС.

Сейчас коммунисты - эксплоатационники признают, что они «проглядели», «проморгали» подобного рода антигосударственные теории. Но давайте внесем полную ясность. **Вина коммунистов - эксплоатационников заключается не только в том, что они «проглядели», но в том, что часть из них сама находилась под влиянием этой буржуазной теории.** Одни зарылись в текущие оперативные дела и не умели продумывать вопросы до конца, другие сами были настроены против ускорения оборота вагонов.

Задачи технической реконструкции транспорта уже поставлены партией, правительством на практические рельсы. Партия и правительство принимают ряд конкретных мер к тому, чтобы лучше технически вооружить транспорт. Но горе-теоретикам и плетущимся в хвосте оппортунистам не это нужно, им нужно скрыть от общественности, от страны, что наличные технические средства железных дорог плохо используются и этим срывается успешное развитие народного хозяйства.

Консервативные элементы, в том числе и некоторые коммунисты пытаются доказать, что из вагона, или как они ласкательно говорят, из «коробочки», больше «ничего не выжмешь». Мы утверждаем, и с нами безусловно согласится каждый честный железнодорожник, каждый гражданин советской страны, что сокращение безобразных простоев на станциях, ускорение продвижения вагонов — дело вполне осуществимое и зависящее от суб'ективных факторов, от желания и умения работать самих железнодорожников.

Некоторые эксплоатационные работники пробуют смягчить свою вину за теоретические заблуждения ссылкой на то, что в практической работе они давали правильные измерители по обороту вагонов, но даже и в этом случае ясно, что сам измеритель рук и ног не имеет, ты его написал, он и лежит себе спокойно. Чтобы осуществлять измерители работы, нужны люди, которые были бы убеждены в правильности измерителей, дрались бы за них. Местные работники чутко воспринимают фальшь в руководстве. Если руководители дают измерители, а сами в их реальности сомневаются, сами считают, что ускорить оборот вагонов нельзя, что мы и так уже «перегнали Америку», то на местах это сразу чувствуют и не борются за измерители. **Измерители остаются на бумаге, а вагоны 4/5 своего времени простаивают и лишь 1/5 времени движутся.**

Большевистская борьба за проведение заданных норм подменялась игрой в дипломатию, торговлей дорог с НКПС. К этому надо добавить, что горе-теоретики эксплоатации осложнили без нужды вопрос об обороте вагонов многочисленными надуманными и искусственными формулами и выхолостили из многих измерителей их жизненное содержание.

Совершенно понятно, что для того, чтобы практически осуществить ускорение оборота вагонов, нужно рассеять «теоретический туман, внести полную ясность в умы работников. Для этого надо до конца разоблачить антигосударственные буржуазные теории, сильно распространенные среди эксплоатационных работников в НКПС и на местах.

Перейдем к рассмотрению реальных резервов и возможностей, имеющихся на железных дорогах для ускорения оборота вагонов.

Сократить простои на станциях, ускорить продвижение поездов

На сортировочных станциях транзитные вагоны с переработкой стоят по 12 — 14 часов в сутки. Эти простои легко можно сократить, как это показывает практика передовых станций, минимум на 25 — 30 проц. Такое сокращение позволяет значительно ускорить оборот вагонов.

Прежде всего надо обратить внимание на крупные сортировочные станции, которые являются сейчас, как правило, «отстойниками» вагонов.

По сети имеется всего 31 станция с работающими горками. Возьмем еще столько же крупных сортировочных станций без горок. Будет всего 70 — 80 станций, которые решают судьбу плана. Разве сейчас эти станции выделены в каком-либо отношении: в политическом, организационном, материальном? На этих станциях — грязь, беспорядок, и начальник станции не имеет ни копейки денег, чтобы очистить и привести в порядок территорию своей станции. Разве нельзя эти 70 — 80 станций поставить образцово во всех отношениях? Стоит только руки приложить к этому делу по-революционному, по-большевистски, а не починовнически, и простои вагонов резко сократятся на этих станциях.

В том-то и беда, что на железных дорогах слишком много измерителей, слишком много учета и слишком мало настоящей борьбы.

Сейчас напряжения в работе сортировочных станций не чувствуется. Работают рывками — впрохладку первую половину суток и поживее к 18 часам.

Был я на-днях на станции Люблино, ходил с половины девятого утра до половины второго дня. Люблино — не худшая станция, она более или менее справляется со своей работой, и вместе с тем настоящих темпов работы на ней нет. Если люблинцы возьмутся за работу по-боевому, они смогут резко снизить простои вагонов.

Станции должны работать по плану, по графику. Простой вагонов на станции надо разбить по отдельным операциям и внимательно разобрать, нельзя ли сократить время на ту или иную операцию, нельзя ли несколько операций вести одновременно. Тогда каждый станционный работник будет знать, что от него требуется, выполняет ли он задание или срывает.

Такая предварительная работа была проделана на некоторых станциях Донецкой железной дороги после задания о мобилизации дорогой не менее 1.000 вагонов для погрузки из внутренних ресурсов. Начальник станции «Красный Лиман» произвел сокращение простоев по каждой операции. На пример, он сократил время простоя в парке прибытия под обработкой с учетом технического осмотра с 1 часа 52 минут до 25 минут путем внедрения предварительной разметки на подходах, приема поездов на соответствующие пути и уменьшения времени на техническую обработку прибывших составов. Простой составов под обработкой в парке отправления он сократил с 4 часов 6 мин. до 2 часов 45 мин. и т. п. Простои на станции и после сокращения еще очень велики. Но уже проделанная работа позволила сэкономить для погрузки 263 вагона из внутренних ресурсов.

Расписания товарных поездов на железных дорогах — «не в почете». Товарные поезда обычно ходят без расписания.

Составляются расписания по участкам, но нет согласования этих расписаний с планом работы участковых и сортировочных станций. Часто график составляется без учета пропускной способности станций, в результате — срывы расписаний.

Я поручил проверить хождение поездов по расписаниям на выборку за несколько дней. Вот, например, за 29 марта из Александрова на Лосиноостровскую по Северной дороге было отправлено 18 товарных поездов, из них только 7 по расписанию. Прибыло в Лосиноостровскую по расписанию 9 поездов (2 нагнали опоздание в пути), а 9 поездов прибыли с опозданием все вместе на 19 часов. Причины опозданий: пропуск опоздавших пассажирских поездов — 8 часов 15 минут, поздний выпуск паровоза — 2 часа 9 минут, ремонт паровоза под поездом—42 минуты, неготовность состава — 1 час 40 минут и т. п. Это под Москвой, на сравнительно благополучном участке. На других участках дело обстоит значительно хуже.

Остановок на промежуточных станциях слишком много. Тов. Середа, главный кондуктор на ст. Люблино, говорил мне: «Если я сговорюсь с машинистом и он перед отправкой наберет воду, то мы доезжаем до Серпухово без остановки и в Подольске воды брать не надо». Но такая договоренность бывает не часто, и поезда стоят на промежуточных станциях без толку, без нужды.

Графики движения пассажирских поездов составлены большей частью неудачно. Они тормозят товарное движение. На ряде напряженных грузовых направлений пассажирское движение занимает более половины всей пропускной способности. Товарные поезда пускаются кружным, более дальним путем. Долгие часы товарные поезда простаивают в ожидании обгона пассажирскими. На участке Тула—Москва 20 товарных поездов перепростаивают из-за этого 88 часов в сутки. К этому надо добавить, что пассажирские поезда ходят в значительной степени незаполненными, а больше половины едущих в них — это едущие за счет своих учреждений, частично по лишним или даже фиктивным командировкам. Каждый рабочий, каждый гражданин Советского Союза понимает, что такое положение ненормально, что мы не можем жертвовать для этого народнохозяйственными интересами. Вот почему правительство поручило упорядочить пассажирское движение, и, где необходимо, сократить излишние поезда.

Судьбу выполнения плана решают люди. Это особенно касается борьбы за точное соблюдение расписания движения поездов. Большим недостатком существующей сейчас системы на железных дорогах является то, что работники, которые должны бороться непосредственно на движущемся поезде за выполнение расписания, — кондуктора — являются в ряде случаев недостаточно квалифицированными и совсем неавторитетными.

Мне говорили главные кондуктора, что сейчас, когда главный кондуктор попробует позвонить по селектору диспетчеру и сказать: «меня неправильно задерживают на перегоне», так диспетчер часто слушать не хочет. Если иметь авторитетного главного кондуктора, разумного, толкового, если его хорошо проинструктировать, прилично обеспечить, одеть его в форму, он будет главным помощником диспетчеров по пути следования поезда. Главного кондуктора надо поднять и в правах и в самочувствии, чтобы он на деле был хозяином поезда, — ведь ему доверяется целый состав.

Повышение роли главных кондукторов подкрепляет методы работы тов. Кутафина. В чем смысл предложений тов. Кутафина? Он не претендует на открытие Америки. Но он как человек с практическим опытом, ясным житийским умом ухватился как раз за слабое место работы жел.-дор. транспорта: движущийся поезд находится без призора. Командиры, как правило, руководят по селектору, а на самом производстве, которым у нас является движущийся поезд, находятся недостаточно опытные кондуктора. Его предложение — диспетчерское сопровождение поездов — направлено к тому, чтобы на практике учить кондукторов правильно водить поезда. На своем примере сопровождения поездов тов. Кутафин учит главных кондукторов простым, но вместе с тем весьма важным вещам: как на практике бороться с глупостью — если составляешь поезд, то не ставь в середине тех вагонов, которые должен будешь отцепить на соседней станции, а ставь их или в конце или впереди, предупреди станцию заранее, — для вас идут такие-то вагоны, чтобы станция своевременно могла подготовиться к работе с этими вагонами.

Сейчас мы должны обеспечить, действительно осуществление метода Кутафина и дополнить его прежде всего повышением роли и ответственности главных кондукторов, как основных помощников диспетчеров, в деле правильного вождения поездов, и затем подкрепить диспетчерское сопровождение поездов, основанное сейчас на добровольных началах социалистического соревнования, **постоянными ревизорами-диспетчерами НКПС**. Эти ревизоры-диспетчера должны тем отличаться от существующих сейчас ревизоров движения, что всю свою проверку будут осуществлять не в кабинетах, не по бумагам, а путем сопровождения поездов.

Нужно подобрать 200 крепких работников-бойцов, людей, которые знают жизнь и которые умеют бороться на практике за продвижение поездов. Эти люди будут каждый персонально утверждены НКПС и во время своей работы на дороге подчинены начальникам дорог. Но в то же время им будет вменено в обязанность непосредственно информировать НКПС о всех серьезных ненормальностях при движении поездов. Если ревизор - диспетчер приезжает на станцию и видит, что дежурный по станции неправильно относится к делу, не отправляет во-время поезда, срывает график, то ревизор-диспетчер принимает меры на месте. Чтобы не было двоевластия, ревизор-диспетчер не будет непосредственно давать приказы начальникам станций и другим работникам. Но если его советов не исполняют, то он сообщит об этом начальнику дороги и наркому.

Большим минусом в работе аппарата НКПС является то что вся команда диспетчеров основана только на цифрах, получаемых с мест, нет того, чтобы знать фактическое положение на местах. Например, когда я был в Люблине 31 марта, там из-за срыва одного поезда изменили весь график. У нас нет того, чтобы по одному такому конкретному случаю дать соответствующее указание, извлечь урок. Этой информации об оперативном состоянии дороги мы не имеем. Говорят, что и дороги не имеют таких сведений от отделений и станций.

Голоса с мест: Нет, не имеют.

Каганович: По одним, хотя бы и правильным, цифрам давать команду недостаточно. Для того, чтобы организовать хозяйство, а транспорт есть гигантское хозяйство, нужно иметь живую информацию, живое донесение о выполнение того или иного дела: как проходят поезда, в каком состоянии паровоз, как работают машинисты, сколько времени зря задерживают паровоз под паром и т. п.

Ревизоры - диспетчера помогут нам организовать такую живую информацию НКПС о работе мест. Они помогут прорвать плотину канцелярщины, плотину бумажного руководства. Само собой разумеется, ревизоры-диспетчера не должны противопоставляться существующему аппарату. Основа — начальник дороги, начальник службы, политотделы и т. д. Они — главная сила, главные командиры, помимо них не может быть команды на дороге. Но это не значит, что о положении на той или иной дороге НКПС будет узнавать только от начальника дороги. У НКПС для того, чтобы правильно, оперативно руководить дорогами, должны быть разнообразные источники информации и связи с местами. Одной из таких связей будут ревизоры-диспетчера НКПС.

О погрузке, выгрузке и маршрутизации

Простои на станциях погрузки и выгрузки и на под'ездных путях предприятий достигали в 1934 г. 47 часов за один оборот вагона. Такие огромные простои совершенно нетерпимы.

70 — 75 проц. всей погрузки производится на под'ездных путях промышленности и лишь 25 — 30 проц. на путях НКПС. К сожалению, НКПС не показывает промышленным наркоматам образца в ускорении погрузочно-разгрузочных работ на своих путях. Погрузка, производимая силами железных дорог на железнодорожных путях, идет крайне медленно и скверно. Вагоны с хозяйственными грузами НКПС в так называемых хозяйственных поездах продвигаются еще медленнее, чем обычные товарные. Нельзя больше терпеть подобного безобразия.

Плохо работают транспортные цеха предприятий наших клиентов, в том числе и нашего основного клиента — Наркомтяжпрома. Грузы предприятий Наркомтяжпрома составляют 33,6 тысячи вагонов на 61,5 тыс. общей погрузки. Из этих 33,6 тыс. вагонов 20,4 тыс. вагонов падает только на 5 дорог — Екатерининскую, Донецкую, Пермскую, Томскую, Южно-Уральскую. Один из наших основных клиентов — Наркомтяжпром обещает принять все меры к тому, чтобы поставить на заводах транспортное дело образцово. Мы должны ему в этом отношении всемерно помочь, должны разоблачать плохую работу предприятий, должны бороться против того издевательства, когда к вагону подходят хуже, чем к любой повозке, когда вагон не считают за государственное имущество, стоит вагон без надобности, а работникам транспортных цехов — хоть бы что, относятся к простоям вагонов слишком хладнокровно.

Донецкая дорога и Донецкий обком нам показали кусочек того, чего можно добиться, взявшись как следует за борьбу с простоями и за сокращение времени под грузовыми операциями.

То, что сделано на Донецкой дороге, можно сделать и на остальных дорогах. В марте только немного приложили руки к этому делу, и уже некоторые результаты налицо. Днепропетровский обком сообщил, что на их предприятиях простои могут быть сокращены на 10—15 проц. Челябинский обком сообщил, что Южно-Уральская дорога заключила с предприятиями такие безобразные договора, которые поощряют большие простои. На пример, на Челябинском тракторном заводе простои были установлены в 7,5 часов. А теперь снизили простои до 4 часов и 45 минут и считают вполне возможным в апреле—мае довести простои до 3 часов. Челябинская мельница по договору имеет право держать вагоны под погрузкой 3 часа, а на деле она укладывается в 1,5 часа.

Важнейшая задача начальников дорог и политотделов — получить помощь обкомов и облисполкомов в борьбе за сокращение простоев вагонов.

Огромным источником ускорения оборота вагонов и сокращения простоев из-за переформирования составов на сортировочных станциях является маршрутизация. Плановость советского хозяйства дает колоссальные возможности для широчайшего применения маршрутизации, но маршрутизации, как органического явления на железнодорожном транспорте, сейчас нет. Нет развернутого продуманного плана маршрутизации. Нет систематической борьбы за выполнение намеченных планов маршрутизации.

Нельзя же считать планом маршрутизации несколько поездов, намеченных к отправке из Донбасса в Москву и Ленинград. Да к тому же и они большей частью не доходят целиком до места назначения и подвергаются переделке в пути.

Какие имеются у нас возможности? Нам нужно перевезти в 1935 году 358 миллионов тонн грузов вместо 317 млн. тонн, перевезенных в 1934 году. Какие это основные грузы? Угля—98 млн. тонн — 27 проц., почти одна треть всех перевозок нефти — 24,5 млн. тонн — 6,8 проц., черных металлов 17,5 млн. тонн — 4,8 проц., руды—24 млн. тонн — 6,7 проц. всей погрузки, леса—36 млн. тонн — 10 проц. погрузки, дров—16 млн. тонн—4,4 проц. всей погрузки, хлеба—29,5 млн. тонн—8,2 проц., строительных материалов—23 млн. тонн—6,3 проц. всей погрузки. **Восемь основных грузов дают 75 проц. погрузки—268 млн. тонн.**

Если по-настоящему, экономически грамотно поставить планирование перевозок, какие огромные возможности для маршрутизации содержатся в том факте, что ¾ всех перевозок составляют 8 основных грузов, перевозки которых планируются из центра.

Такого положения нет в других странах. Многие теоретизируют, сравнивают опыт эксплоатации в Америке, в Англии с нашим и забывают, что одно дело — эксплоатация дороги, рассчитанная на грузы, идущие самотеком, рассчитанная на рынок, и совсем другое дело—поток грузов, рассчитанный по плану. Если 75 проц. общего количества перевозки составляют 8 основных грузов, то по крайней мере 35—40 проц. погрузки—20—25 тыс. вагонов в сутки могут формироваться в отправительские маршруты.

При маршрутизации мы можем минимум на одну треть, а то и на половину, сократить время прохождения поезда от Донбасса до Москвы за счет ликвидации переформирования на каждой попутной сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно продвигать со скоростью минимум 350—400 километров в сутки.

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов, вот вам решающая сила планового хозяйства!

Попробуйте все перевести на язык цифр, и вы увидите, что буквально можете загребать руками резервы, которые дадут вам возможность значительно ускорить оборот вагонов, выполнить и перевыполнить государственный план перевозок! **(Бурные аплодисменты).**

Я не касаюсь сейчас вопросов паровозного и вагонного хозяйства. **Задача ускорения оборота вагонов пред'являет к паровозному и вагонному хозяйствам повышенные требования.** Некоторые пытаются противопоставить борьбу с крушениями задаче оборота вагонов. Наша задача—так наладить четкую работу железнодорожного транспорта, чтобы и крушений было меньше и оборот вагонов ускорить. Ясно, что уменьшение числа крушений способствует ускорению оборота вагонов, так как устраняет перерывы движения из-за аварий.

Но, чтобы ускорить оборот вагонов, не увеличивая аварийности, мы должны провести сейчас же ряд мероприятий по резкому улучшению качества ремонта подвижного состава. Мы должны, конечно, форсировать процесс перехода на автосцепку и автотормоза. Сейчас качество работы ремонтных пунктов, депо, вагоно- и паровозоремонтных заводов очень низкое. Паровозы и вагоны выпускаются с большим количеством недоделок. Отсюда вынужденные остановки в пути, отцепки вагонов, аварии, расстраивающие движение на долгие часы.

Ремонтные базы жел.-дор. транспорта должны в корне перестроить свою работу и выпускать из ремонта паровозы и вагоны в безукоризненном состоянии.

Чтобы график движения поездов строго соблюдался, не должно быть ни одного случая недодачи паровозов, надо изжить вынужденные остановки паровозов в пути, улучшить работу паровозных бригад. Мы повышаем техническую скорость поездов на перегонах, а это требует большей квалификации, большей внимательности и аккуратности в работе машинистов.

В корне следует перестроить работу обменных пунктов. Нельзя на них скапливать ремонт вагонов, к тому же производимый наспех, кое-как, лишь бы спихнуть больной вагон соседней дороге. При таком положении обменные станции превращаются в «пробки» для товарных вагонов, задерживают все движение. Ремонт должен производиться заранее на станциях погрузки, выгрузки и формирования. Необходимо прекратить вредное сутяжничество на обменных пунктах, когда представители дорог «соревнуются» в том, кто больше на кого начислит стоимость дефектов, обнаруженных в передаваемых вагонах, а действительным ремонтом дороги не занимаются.

IV. ВОПРОСЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

На данном совещании мы обсуждаем, наряду с вопросами лучшей эксплоатации существующих технических средств железнодорожного транспорта, наряду с вопросами борьбы с крушениями и ускорения оборота вагонов, также вопросы технической реконструкции, перспективные вопросы транспорта—капитальное строительство.

Практически вопрос стоит о том, чтобы так использовать средства, отпущенные нам партией и правительством в этом году на капитальное строительство, чтобы повысить пропускную способность напряженных направлений и притти подготовленными к осенне-зимним перевозкам.

Печальные уроки капитального строительства 1934 года показывают, что из-за распыленности средств и неудовлетворительного руководства строительством, несмотря на значительные капитальные вложения в 1934 году, НКПС сфинансировал 3.408 млн. рублей,—на решающих магистралях не было получено заметного прироста пропускных способностей. Этих ошибок мы должны избежать в 1935 году.

Партия и правительство выделили на капитальные вложения железнодорожному транспорту в 1935 году около 4 миллиардов рублей—на 18,1 проц. больше, чем было сфинансировано НКПС'ом в прошлом году.

Как они распределяются?

На приобретение подвижного состава —730 млн. р., на новое ж.-д. строительство и вторые пути—884 млн. р., на жилищно-коммунальное строительство—380 млн. р., на капитальный ремонт — 698 млн. р. и на техническую реконструкцию существующей сети и прочие работы—1.252 млн. р., в том числе на расширение пропускных способностей (электрификация, блокировка, станции и узлы, депо, водоснабжение и т. д.)—291 млн. р. и на развитие производственных предприятий (заводы по ремонту подвижного состава, угольное и лесное хозяйство)—338 млн. руб.

В результате капитальных вложений 1935 года материально-техническая база ж.-д. транспорта должна увеличиться на 4.625 клм. новых линий и вторых путей, 569 новых и реконструированных локомотивных стойл, 28 вагонных депо, 1.680 клм. эксплоатационной длины автоблокировки, 1.485 паровозов, 80.000 товарных вагонов (в двухосном исчислении), пять крупных паровозо- и вагоноремонтных заводов (первая очередь по Улан-Уденскому, Лианозовскому, Канашскому, Дарницкому и Попаснянскому заводам), свыше 1 млн. кв. метр. жилищной площади и на ряд других об'ектов строительства.

Как видите, работы предстоят огромные!

План капитального строительства в I квартале 1935 года фактически сорван. В остающуюся часть 1935 года нужно возместить прорыв I квартала, направив основные капитальные вложения на те участки, которые дадут наибольшее увеличение пропускной способности к осенне-зимним перевозкам на решающих направлениях.

О графиках строительных работ. Сейчас со стороны НКПС нет еще настоящего оперативного контроля и руководства новостройками и строительством на эксплоатируемой сети.

Для убыстрения темпов и повышения качества **важнейшее значение имеет под'ем дисциплины на строительствах,** разработка и точное выполнение действенных графиков работ, в которых устанавливаются сроки работ по отдельным участкам стройки, материалы и механизмы, необходимые для окончания работ в срок, сколько рабочих и какой квалификации нужно поставить на эти работы.

Какой огромный положительный результат дает точный действенный организующий график работ, можно судить по опыту строительства Московского метро, где график работ сыграл решающую роль в дисциплинировании стройки и окончании ее в срок.

При наличии таких графиков можно каждодневно контролировать ход стройки, знать, когда выполнена та или иная работа, уложилась ли она в установленный срок, и по этим материалам выправлять положение на ходу.

График дает возможность поставить точную оперативную отчетность о ходе строительных работ. Вовсе нет надобности охватывать все без исключения показатели стройки и сделать отчетность, как говорят в НКПС, «тяжелой». Достаточно будет несколько основных показателей, и по ним НКПС сможет оперативно вмешаться в дела той или иной стройки и на ходу исправлять положение.

Об организации труда. Организацией труда, от которой зависит очень многое, на транспортных стройках почти не занимаются. На наших стройках, разбросанных зачастую на расстоянии десятков и сотен километров, не подымешь трудисциплины и качества работы, если не будет правильной системы заработной платы, твердых норм выработки и жесткого контроля за их выполнением.

Имеющиеся сейчас нормы выработки в ряде случаев занижены. Надо это исправлять на ходу, не кампанейски, и сделать их действительным орудием повышения производительности труда в капитальном строительстве на транспорте.

Огромную роль в повышении производительности труда и качества работы может сыграть аккордная система работ, при которой оплата устанавливается в целом за работу бригады на определенном участке. Такая система заинтересует всю бригаду в быстрейшем окончании работ и в лучшем их качестве.

Экономно расходовать материалы. Что касается материального снабжения строительства, как и всего железнодорожного транспорта, то только-что кончила работать по этому вопросу специальная комиссия, выделенная ЦК партии и Совнаркомом. Партия и правительство пошли навстречу запросам НКПС. Фонды материального снабжения железных дорог значительно увеличены как по сравнению с первоначальным планом снабжения на 1935 г., так особенно по сравнению с прошлым годом. Конечно, и этих увеличенных фондов нехватит, чтобы удовлетворить все «аппетиты». Но если расходовать отпущенные материалы экономно, то их хватит для удовлетворения первейших потребностей железных дорог.

Начальники строек должны со всей большевистской решительностью пресечь имеющиеся на стройках жульничество и воровство. На наших стройках воруют направо и налево. Наворованным «кормятся» тысячи жуликов в районах, прилегающих к строительствам железных дорог.

Нельзя ни одного дня терпеть такого отношения к государственной социалистической собственности. Подлинный большевик - хозяйственник не будет обращаться в центр с требованием новых материалов, не будет плакаться на отсутствие олифы, гвоздей, фуража и т. п., пока он не обеспечит сохранности и экономного использования материалов, имеющихся у него на складах.

Наша тяжелая промышленность в этом году значительно увеличивает снабжение транспорта. Она должна дать в 1935 году НКПС 80 тысяч грузовых вагонов, 700 тыс. тонн новых рельс, 340 тыс. тонн рельсовых скреплений, 498 тыс. тонн проката, 500 тыс. тонн цемента и т. п. Увеличена поставка НКПС лесных и строительных материалов.

Но вместе с тем можно и нужно по ряду материалов децентрализовать снабжение транспортных строек и добиться того, чтобы часть местных материалов строительства доставали сами на месте. **(Голоса: Правильно).**

Люди привыкли надеяться только на отдел снабжения НКПС, ожидая от него все, до последней мелочи. Между тем при такой централизации снабжения неизбежно рождаются бюрократические навыки и безответственность.

Наши строители должны показать себя настоящими хозяйственниками-организаторами, умеющими обеспечить своей хозяйственной изворотливостью бесперебойное снабжение строек всеми теми материалами, которые можно раздобыть на месте.

Особо надо заострить вопрос о **механизации строительства.**

Механизмы на строительствах используются скверно. Экскаваторы вовсе не используются, а там, где используются, они загружаются менее чем на половину, если не на четверть своей мощности. Какую цену имеют при этом жалобы начальников строительств и дорог на нехватку экскаваторов? При полной загрузке экскаваторов, имеющихся в транспортном строительстве, можно охватить ими не менее половины всех земляных работ.

Одновременно необходимо укрепить финансовую дисциплину на строительствах. Крайне неблагополучно положение и со сметной дисциплиной на стройках НКПС. Первоначальные сметы превышаются на ряде строек в несколько раз. Израсходуют деньги зря, поставят стройку под угрозу, а потом попрошайничают. Начальники дорог и строек должны по-настоящему, по-хозяйски считать каждую государственную копейку, не допуская перерасхода против смет. А для тех строек, которые еще не имеют смет, эти сметы надо составить и утвердить в срочном порядке.

Мы должны упорядочить проектирование. Эта работа находится сейчас в НКПС в наиболее запущенном состоянии. В большинстве случаев к строительству приступают без разработанных технических проектов и смет. Проекты ведутся многочисленными конторами, при чем часть важнейших проектов дается для разработки на сторону частным инженерам. Проекты отдельных служб совершенно друг с другом не согласованы. Строители это называют по-ученому «некомплексным проектированием», а по-простому это означает, что в одном месте строят путь, а забывают во время проложить водопровод, расширяют станцию, а не расширяют депо, строят депо для паровозов «ФД», но «забывают» реконструировать путь и т. п.

Планы строительства меняются несколько раз. В результате такого «порядка» взаимозависимость между отдельными элементами плана (количество стойл в депо, водоснабжение, раз'езды и пр.) нарушаются, и дорога, затратив крупные средства, получает незначительное увеличение своих пропускных способностей.

Много безобразий допущено при проектировании вторых путей. Это проектирование проводилось без учета состояния имеющихся первых путей. Сейчас необходимо будет об'единить все проектное дело по всем управлениям НКПС в едином центре.

Для лучшего руководства и контроля за всем капитальным строительством на транспорте мы на-днях создали подкровное Центральное управление железнодорожным строительством — Цужелдорстрой. Он об'единил в себе и Управление новым ж.-д. строительством и отдел капитального строительства Центрального Управления Пути.

Нужно подработать еще вопросы об организации строительных трестов и контор при управлениях дорог и об их взаимоотношениях с Цужелдорстроем. Нужно надеяться, что новое управление при поддержке начальников дорог и строек, при поддержке всех транспортников-строителей сможет навести порядок в этой наиболее запущенной отрасли железнодорожного хозяйства.

Надеемся, что мы не повторим ошибок строительства прошлого года и выполним полностью план, намеченный на 1935 год, чем дадим нашему транспорту мощное техническое подкрепление и увеличение пропускных способностей на наиболее напряженных и важных магистралях. Мы должны провести большие подготовительные работы к еще большему развороту железнодорожного строительства в 1936 году, чтобы быстрее ликвидировать в области технической реконструкции отставание транспорта от других отраслей народного хозяйства.

V. О МАССОВО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ И О ЗАДАЧАХ КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ АКТИВИСТОВ

Все разобранные нами вопросы зависят в конечном счете от живых людей. Чтобы бороться за проведение в жизнь задач, поставленных перед нами партией и правительством, нужны люди-бойцы, убежденные в правоте своего дела, настойчивые и инициативные.

На железнодорожном транспорте работает 2 млн. 236 тыс., а вместе со строительством 2.515 тыс. рабочих и служащих. Эта масса отличается от рабочих и служащих промышленности тем, что в кадрах железнодорожных рабочих текучесть гораздо большая, чем на предприятиях промышленности, но в то же время в кадрах железнодорожных служащих гораздо больше стабильности, гораздо больше людей, сохранившихся еще с дореволюционного периода, чем в какой-либо другой отрасли хозяйства. Наиболее технически грамотный слой работников транспорта сохранил не только свои положительные черты, но и отрицательные стороны старых железнодорожных нравов.

Говоря это, я имею в виду не классовых врагов, а работников честных, вполне советских. Готовых, законченных людей не бывает, людей нужно организовывать, сплачивать, подымать, переделывать.

Мы должны сохранить ценные кадры работников. Они подымутся на большие дела, если только с ними как следует поработать. Они честно хотят работать на социалистический транспорт, но вся беда в том, что перед ними в большинстве случаев не ставят вопрос прямо, по-большевистски; надо перестраиваться, одной старой культурой не обойдешься; транспорт перестраивается на работу и по-новому технически реконструируется, надо и вам, несмотря на ваш долголетний опыт, переучиваться.

Одновременно должен итти процесс более быстрого под'ема и выращивания новых технических кадров. На транспорте еще слишком мало выдвинувшихся молодых командиров. Над воспитанием этих молодых кадров также должны поработать политотделы.

Старые и молодые железнодорожники должны брать пример со своих товарищей в промышленности, многие из которых не только заняли командные посты на предприятиях и в трестах, но и завоевали себе всеобщее уважение и признание всей страны, получая сотнями высшие награды от партии и правительства.

Мы имеем на транспорте слой старых революционных пролетариев, но на транспорте мы имеем больше, чем в других отраслях, людей, мало связанных с рабочей средой, не усвоивших по-настоящему сущность пролетарской дисциплины.

Мы должны по-революционному воспитать эти сотни тысяч, сделать их настоящими, социалистически культурными железнодорожниками. А сделать это еще сложнее, чем в какой бы то ни было другой отрасли хозяйства. В промышленности завод отчасти самой организацией производства «под одной крышей» сплачивает, дисциплинирует рабочих. Каждый рабочий имеет свой станок, имеет свое место работы, и парторгу и профсоюзнику легче с ним ознакомиться и политически его воспитывать. А на транспорте громадное большинство работающих — это люди, находящиеся все время в раз'ездах или распыленные по одному, по два на линии.

В этих условиях от нас требуется еще большая политическая массовая работа, чем в любой другой отрасли народного хозяйства. Ведут ли ее с необходимым размахом партийные и профсоюзные организации и политотделы? Нет.

(Окончание речи тов. Кагановича в следующем номере).

Новыми производственными победами пролетарии БССР встречают первое мая

Четырехмесячный план выполнили досрочно

Коллектив рабочих и инженерно технических работников Гомельского машино-строительного завода «**Пролетарий**» им. Кирова досрочно выполнил план первых четырех месяцев 1935 года на 100,4 проц.

Заверяем ЦК КП(б)Б, что взятое нами обязательства — к первому мая превратить завод в завод сплошной технической грамотности—будет выполнен к 27 апреля.

Директор завода **ДОБКИН**.
Секретарь парткома **БРАНДИН**.
Председатель завкома **ПАВЛОВИЧ**

***

БОРИСОВ. (По телефону от нашего корр.).

Рабочие спичечной фабрики «**Пролетарская победа**» им. Кирова пролетарский праздник 1 мая встречают производственными победами. 22 апреля четырехмесячный промфинплан фабрикой выполнен на 105 проц. досрочно.

Выполняя условия конкурса по превращению к 1 мая фабрики в предприятие сплошной технической грамотности, рабочий коллектив добился того, что к 23 апреля 1011 рабочих сдали соцтехэкзамен, из них 602 на «отлично».

Фабрика стала предприятием сплошной технической грамотности.

***

БОРИСОВ (Наш корр.). Деревообделочный комбинат «**Коминтерн**» (директор тов. **Блоцкий**) 25 апреля досрочно выполнил четырехмесячный промфинплан. Выпущено продукции на 1.143.000 рублей — или 102 проц.

Досрочно выполнил четырехмесячный промфинплан **фанерный завод № 21** (директор тов. **Вильнер**). Выпущено продукции на 758.000 рублей или 100,05 проц.

— ◻ —

Апрельский план выполнен

Галантерейная фабрика им. **Фрунзе** 24 апреля, к 12 часам дня досрочно выполнила апрельский план на 101,3 проц. Выпущено продукции на 406 тыс. руб. против плана в 402 тыс. руб.

Директор фабрики **Романовский**,
Секретарь парткома **Шушкий**,
Председатель фабкома
Сельшевский.

— ◻ —

Закончили сдачу техэкзамена

Завод им. **Кирова (Минск) 24** апреля закончил сдачу технических экзаменов.

Из 496 человек, которые должны были сдать техэкзамен, 273 сдали экзамен на «отлично», 119 на «хорошо» и 74 на «удовлетворительно».

Организованы кружки техучебы для новых рабочих и разрабатываются программы повышенной учебы отличников.

Директор завода **Дробышевский**.
Секретарь парткома **Горобцов**.
Председатель завкома **Гальперин**.
Председатель ячейки ЗОТ

***

В связи с подготовкой к **1 мая** на мозырской электростанции широко развернулась техническая учеба. Все квалифицированные рабочие, которые должны сдать гостехэкзамен, охвачены техучебой. Работают 4 кружка. 6 человек сдали техэкзамен на «отлично». Остальные 14 рабочих сдадут экзамен 25 апреля.

Рабочий коллектив электростанции вызвал на соревнование на лучшую сдачу гостехэкзамена слуцкую и полоцкую электростанции.

АНДРЕЕНКО.

Наш подарок к 1 мая

Среди предприятий Белметаллотреста завод **цепей Галля** долгое время занимал самое последнее место, систематически не выполнял план, давал продукцию низкого качества.

Постановлением СНК БССР нам предоставлено новое помещение, укреплено руководство завода.

Десять месяцев **отделяют** нас с этого момента. И за это время работа завода резко изменилась.

Уже с августа — **сентября** прошлого года завод ежемесячно выполняет план не только на 100, в отдельные месяцы на 150 и выше процентов. Этого требовала наша **большая задолженность** перед государством.

Прорыв первого полугодия был настолько глубок, что годовой план мы все-же не выполнили.

Однако, работа завода во втором полугодии показала, что завод имеет все возможности стать передовым.

Под руководством партийной и профсоюзной организаций рабочий коллектив нашего завода решительно взялся за техническую учебу. К 20 апреля мы полностью закончили сдачу гостехэкзамена. Таким образом мы выполнили взятое на себя обязательство—превратить наш завод в завод сплошной технической грамотности.

Мы приступили к организации второго тура борьбы за овладение техникой — развертыванию курсов повышенной технической учебы для отличников, зотовцев. Эти кружки дадут нам возможность пополнить ряды командного состава завода подготовленными кадрами.

И еще об одном достижении мы с гордостью можем заявить накануне 1 мая. Раньше наш завод выпускал исключительно цепи Галля двух размеров — вело - цепь шага 12,7 и цепь для сноповязалок шага 19,1 мм. Кроме того, продукция была низкого качества. Теперь же мы своими силами построили целый ряд станков, дающих продукцию лучшего качества и большей производительности. Ассортимент доведен до 15—16 типов.

Мы наладили массовый выпуск роликовой цепи шага 16 мм. для союзной текстильной промышленности. Освоили и продолжаем совершенствовать цепь для мотоциклов шага 16 мм., имеющую большое оборонное значение.

Большим достижением является освоение заводом цепи шага 8 мм для шелковой промышленности Союза. До сих пор этот вид цепи импортировался из-за границы, главным образом, из Германии. Мы получили заказ на 2.000 метров этой цепи и в качестве первомайского подарка выпускаем ее первые метры.

На днях в результате упорной работы всего коллектива мы добились больших успехов в повышении качества цепи шага 19,1 мм. К этой цепи наше сельскохозяйственное машиностроение пред'являет большие требования.

Мы твердо стали на путь улучшения качества продукции.

Техдиректор завода цепей Галля
БЕРНШТЕЙН.

Первомайские подарки гомельских вагонников

На гомельском вагонном участке развернулась подготовка к 1-му мая. Рабочие цеха среднего ремонта готовят первомайский подарок—5 товарных вагонов сверх плана. Рабочие пассажирского парка выпускают сверх программы один классный вагон. В цехе среднего ремонта организовались две бригады слесарей и одна бригада столяров им. тов. Кагановича.

Комсомольская организация готовит плакаты и лозунги для художественного оформления колонны на демонстрации в день первого мая.

Территория завода очищена от хлама и мусора. Вокруг цехов разбиты клумбы, посажены цветы.

Ячейка Осоавиахима обязалась подготовить к 1-му мая 20 ворошиловских стрелков.

ЯЦКЕВИЧ.

Новая волна соцсоревнования

Мягко - шоколадный цех фабрики «**Коммунарка**» готовится встретить первый май производственными победами. Из 210 человек, 170 уже сдали техэкзамен, в том числе на «отлично» и «хорошо» — 139. В связи с этим улучшилось качество продукции.

Поднялась новая волна соцсоревнования. Бригада тов. Прокоповича повысила свою норму на 100 килограмм в смену. Варщики смены тов. Крисмана повысили норму на 150 кило и вызвали другие бригады. Бригада тов. Гороховика, приняв вызов, повысила свою норму на 200 килограмм.

Самопроверочные бригады работниц обследуют подготовленность рабочих квартир к празднику. Цех берется за первое место в первомайской колонне.

Работницы вносят предложения о лучшем оформления колонны. Готовятся выступления самодеятельных кружков.

М. ЛИБЕРМАН.

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ МАГАЗИН

Большие красивые витрины. В витринах разносортный хлеб, разнообразный ассортимент булок, аппетитные торты, пирожные.

Открываешь дверь. Магазин мягко освещен. Везде чисто, образцовый порядок. Продавщицы в белоснежных халатах.

Таков хлебо - булочный магазин **Минпищеторга № 26** по Ленинской.

Каждое утро продавщица булочного отдела тов. **Мороз** убирает прилавок. Хотя это не входит в круг ее обязанностей, но чистота и порядок в отделах ее не удовлетворяют. Она еще раз протирает тряпочкой стекло, перекладывает булки в витринах, чтобы витрина была красивее.

На стене вывешены самообязательства работников магазина. Обязательства выполняются. Не было случая, чтоб продавщицы Мороз, Фридлянд и Шкодыревич ушли, не приведя в порядок свои рабочие места.

Так работают и другие работницы: Ромашевская, Кантарович, Каган.

***

Заведующий магазином тов. **Шмуйлович**, его заместитель тов. **Гантман** вникают во все детали работы магазина. Хлеб плохого качества, недовыпеченная булка, некрасивое пирожное не доходят до прилавка, — все это бракуется при приемке. Когда в магазине нехватает тех или иных сортов булок, работники магазина не ленятся подойти в соседнюю пекарню и принести их в корзинке.

План товарооборота первого квартала магазин выполнил на 102 проц.

Магазин № 26 один из лучших в Белоруссии.

В конкурсе на лучший хлебозавод, пекарню и хлебобулочный магазин магазин № 26 получил первую премию —переходящее красное знамя ЦСПСБ и газеты «Рабочий».

Минский молочный завод организовывает ряд специальных киосков по продаже мороженого. Один из таких киосков оборудован в саду «Профинтерн».

НА СНИМКЕ: выстроенный ларек в саду «Профинтерн».

НАРУШАЮТ ПРОФСОЮЗНУЮ ДЕМОКРАТИЮ

Уже **второй год** завком завода «**Ударник**» не отчитывался перед своими избирателями.

— Мне ЦК союза никаких указаний не давал, да и секретарь парткома ничего не говорил — заявляет председатель завкома т. **Жулего**.

В календарном плане, где предусмотрены дни для работы партийных, комсомольских и общественных организаций, **не отвели ни одного дня для общих собраний рабочих.**

Общие собрания созываются **только** по различным кампаниям: о международном женском дне, о дне Парижской коммуны, о дне займодержателя и проч. **Ни разу не были поставлены на обсуждение рабочих вопросы культурного и бытового обслуживания: работа столовой, детского сада, индивидуальные огороды, организация культурного отдыха и др.**

Учесть запросы рабочих, узнать, чем они интересуются, посоветоваться с ними при выборе повестки дня председатель завкома **считает излишним и даже искренне возмутился, когда мы ему на это указали.**

Какие же решения принимаются на этих собраниях? Заглянем в протоколы. Вот резолюция по докладу об итогах работы завода за 1934 год.

«Развернуть массовую работу по сбору и внедрению рационализаторских предложений.

Развернуть массовую работу по проведению техэкзамена.

Изучить и подготовить вопросы и пр.

Кто **ответственный за «развертывание», к какому сроку, какие вопросы, каким образом «обеспечить»** — об этом в резолюциях ни слова.

В одном из протоколов общего собрания записано: «Слушали: Доклад о коммунистическом воспитании детей. Постановили: оживить общество «Друг детей» **(?!)**

На самом деле никакого общего собрания **по этому** вопросу не было, а во время обеденного перерыва представитель общества «Друг детей» сделал небольшую информацию о работе общества. И эта информация выдается за коммунистическое воспитание детей».

В цехах собрания бывают чаще, почти ежедневно, в обеденные перерывы или после работы. На них неизменно обсуждаются вопросы выполнения промфинплана, качества продукции, хода техучебы. Вернее, это не собрания, а производственные совещания.

— Эти собрания проходят очень скучно и однообразно, — говорит рабочий т. Бейнинсон. — Говорят только о цифрах, не показывают живых людей, никакого внимания не уделяется отличникам. На этих собраниях ни разу не отчитывался ни завком, ни цехпрофорг.

Как соблюдается профсоюзная демократия на этом заводе? Уже не говоря о том, что завком ни разу не отчитывался перед рабочими, **сам председатель завкома кооптирован в состав завкома решением пленума. Его кандидатура на общем собрании рабочих завода не обсуждалась.**

Только 4 члена завкома избраны, остальные четыре кооптированы.

Самое печальное это то, что Жулего не видит в этих фактах нарушения профсоюзной демократии.

Что же тогда, по мнению т. Жулего, означает профсоюзная демократия?!

РАИК.

НАКАНУНЕ ШЕСТОЙ ГОДОВЩИНЫ СОЦСОРЕВНОВАНИЯ

РАБОЧИЕ И РАБОТНИЦЫ, ИНЖЕНЕРЫ И ТЕХНИКИ! ОВЛАДЕЕМ ПОЛНОЙ МОЩНОСТЬЮ НАШЕЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ! ЗА ПОЛНУЮ ЗАГРУЗКУ САМОГО КОРОТКОГО В МИРЕ РАБОЧЕГО ДНЯ!

(Из первомайских лозунгов ЦК ВКП(б)

РАБОТАТЬ НА „ОТЛИЧНО" И „ХОРОШО"

Письмо бригады тов. Давидюка

Наша бригада по сборке 40 миллиметровых сверлильных станков завода им. **Ворошилова** считается в сборочном цеху лучшей. Если применить систему оценки менжинцев, то надо сказать, что мы выпускаем станки на «хорошо», но еще не на «отлично». Тем не менее, по сравнению с другими бригадами цеха, мы работаем лучше и держим переходящее красное знамя завода.

Из 18 рабочих нашей бригады, 9— отличники. Эти отличники — действительно лучшие ударники нашей бригады. Вот бригадир наш **Сергей Давидюк**, старый слесарь, 8 лет работает на заводе. Он не только сам отлично знает свое дело, но и повседневно передает свой опыт другим, готовя новые кадры из молодежи.

Или **Абрамов Иван**, сейчас замещающий бригадира. Он пять лет на заводе. Гостехэкзамен сдал на «отлично». Много внимания отдает живому инструктажу членов бригады, учит, как надо работать.

Лущаковский Иван, Ксиневич Антон, Семенов Дмитрий, Зинкевич Василий, Фрадкин Аркадий, Червяков Константин, Драгун Александр, Давидюк Георгий—это все отличники нашей бригады, подающие всем остальным пример, как нужно драться за высокую производительность и качество продукции. Многие из них выросли на заводе, получили здесь квалификацию. **Аврамов** раньше был слесарем **второго разряда.** Сейчас он квалифицированный рабочий **пятого разряда**—высшего разряда рабочего-слесаря в цеху.

Техническая учеба поднимает **людей на более высокую производственную ступень, повышает их заработок, улучшает их материальное положение. Многие рабочие, сдавшие гос экзамен на «отлично» и «хорошо», повышены в разрядах.**

Тов. **Тарасевич** переведен из третьего разряда в четвертый, **Соловей**—из второго разряда в третий, **Галимский**—из третьего в четвертый и т. д. Если тов. Аврамов раньше зарабатывал 220—250 руб., то сейчас зарабатывает 400-500 руб. в месяц. Г. Тарасевич до сдачи госэкзамена зарабатывал 250 руб., теперь—325-350. Тов. Соловей зарабатывал 200 руб., сейчас—270-280 руб. Это и понятно. **Отличника у нас на заводе ставят на лучшую, наиболее сложную, квалифицированную работу,** а такая работа, конечно, **лучше оплачивается.**

Но можем ли мы удовлетвориться достигнутым? Нет. То, что мы выпускаем станки на «хорошо», а не на «отлично», это уже плохо. Кроме того, у нас еще часты случаи брака. Вот вчера, по вине технического отдела из-за неточности чертежа, пришлось перетачивать снова валикшестеренку к бабке. У нас немало случаев, когда наша продукция выпускается невысокого качества (недостаточно точна шабровка колонок, бабок, шлифовка отдельных деталей и т. д.).

Совершенно правильно пишет наша «Правда», что в отличничестве главный упор на качество продукции. Мы сегодня не можем удовлетворить ся тем, что выполняем и выпускаем хорошую продукцию. Перевыполнить свой план. Дать своему государству высококачественную продукцию. Работать без брака, работать на «отлично». Вот чего от нас, отличников, требует партия.

Половина нашей бригады сдала гос техэкзамен на «отлично», и поэтому наша бригада должна отлично работать.

Эту задачу мы разрешим двумя путями.

Во-первых, **дальнейшей усиленной учебой.** Наши отличники продолжают заниматься по повышенной программе. Несколько лекций наших инженеров мы уже прослушали. Тов. Давидюк Сергей командирован в Москву на месячные курсы повышения квалификации.

Во-вторых, мы ставим вопрос перед заводскими организациями о **перенесении в наши цеха опыта ударников авиационного завода им. Менжинского,** т. е. организовать приемку деталей и целых станков с отметками качества: «удовлетворительно», «хорошо», «отлично», чтобы каждой отметке соответствовал строго определенный минимум требований.

Работать на «отлично»!—за это требование партии к отличнику—будем бороться по-большевистски.

Бригадир ДАВИДЮК.
Парторг СЕМЕНОВ.
Профорг ЛУЩАКОВСКИЙ.

Каждая деталь должна быть отличного качество

(Письмо бригады по сборке ножовочных станков завода им. Кирова)

Наш завод им. Кирова (Минск) закончил техническую учебу и превратился в завод сплошной технической грамотности. У нас около 300 зотовцев - отличников.

Наша бригада стоит на сборке ножовочных станков. Мы обязались нашу ножовку сделать лучше заграничной. Для этого мы имеем все возможности. Освоив выпуск этого сложного станка, наша бригада после сдачи техэкзамена, ввела целый ряд новых операций, отчего значительно улучшилось качество станка.

Мы считаем, что наша ножовка в собранном виде должна получать от контрольного отдела оценку на «отлично». Но надо отметить, что токарный цех завода зачастую не совсем внимательно относится к точке и строжке деталей, из-за чего много времени приходится тратить на подготовку отдельных деталей.

Мы считаем, что токаря - отличники должны включаться в наше начинание и давать нам детали точно обработанные. Необходимо и в токарном цеху ввести приемку деталей на «отлично», «хорошо» и «удовлетворительно». По этим расценкам надо оплачивать их работу.

Это будет наилучшим стимулом для нашего дальнейшего технического роста и для повышения качества станков.

Отличники техучебы должны быть и отличниками высокого качества, отличниками высокопроизводительной работы.

БАЙДАК, НЕСТЮК, ШИДЛОВСКИЙ, БАЙЧ, ГИНЗБУРГ.

НА ТРАНСПОРТЕ

АВАРИИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Начальник паровозного депо ст. Минск тов. **Сальников** не скрывает, что приказ наркома путей сообщения тов. Кагановича «О борьбе с крушениями и авариями» выполняется плохо.

— Какое же тут выполнение приказа наркома? Что ни день, то авария. 14 апреля на тракционных путях разбили два пассажирских паровоза: машинист **Урбанович** разбил паровоз НК-151, машинист **Топырик**—ПВ-78. В тот же день на перегоне Колодищи—Минск машинист **Федер** К. сломал дышло пассажирского паровоза. 17 апреля шофер **Хмыз** и помощник машиниста **Коробков** разбили мотовоз. Эти аварии портят все дело,—говорит тов. **Сальников.**

Портят дело не только эти аварии. За последние две декады их было гораздо больше. Правда, они менее крупного масштаба, но все же дезорганизуют работу транспорта.

27 марта машинист **Лазаревич** разрезал стрелку. 28 марта машинист **Крылович** на ст. **Койданово** при подаче вагонов разбил рессоры. Машинист **Топырик**, следуя с поездом № 129, сделал остановку в пути, закрыл перегон на 40 минут и нарушил график движения всех поездов.

2 апреля машинист **Андреев**, следуя с поездом со ст. Жодино до ст. Минск (расстояние 50 клм., хода—два часа) опоздал на **9 часов (!).**

Но даже эти вопиющие факты не тревожат особенно руководителей депо. Нет перелома в оздоровлении паровозного парка. В плохом состоянии тормозное хозяйство.

На днях в депо была проведена специальная проверка состояния паровозов и особенно тормозов. На паровозах СУ-20093, ОВ-6411, 6212, 553, 502 был выявлен ряд крупнейших недочетов.

Характерно, что партком и учком депо прошли мимо этих фактов и даже не сочли нужным обсудить их на своих заседаниях.

Среди машинистов и их помощников много молодежи. Этих молодых производственников, занимающих самый ответственный участок на транспорте, надо учить, воспитывать на конкретных фактах положительной и отрицательной работы. Но этого нет. Начальник депо тов. **Сальников** идет по линии наименьшего сопротивления. Выговоры и взыскания сыплются, как из рога изобилия. При этом машинисты нередко даже не знают, за что их наказывают. Из 178 паровозников нет ни одного, который не имел бы дисциплинарного взыскания. Между тем, все они, по сведениям учкома, являются ударниками (!). Как сочетать эти два противоречия—секрет учкома.

Эти факты говорят о том, что в депо нет настоящей борьбы за выполнение приказа тов. Кагановича, что в депо не заботятся о живых людях, не помогают им в повседневной практической работе.

М. КОЗЛОВ.

Третий с'езд партии

1905—25 (12) апреля—1935 г.

СТАТЬЯ II*)

Заслуга III с'езда заключается в том, что он организационно оформил большевистскую партию, приняв устав, предложенный Лениным еще на II с'езде. Этот устав положен был впоследствии в основу устава Коммунистического Интернационала.

Самую задачу созыва III с'езда Ленин формулировал, как задачу — **«организовать партию».**

Организационные решения III с'езда имеют мировое значение, потому что они оформили организационно первую партию нового Интернационала, возникшую на II с'езде.

Вторая величайшая заслуга III с'езда заключается в том, что на нем был поставлен во весь рост вопрос о вооруженном восстании. Что нам придется с оружием в руках бороться против царя, помещиков и капиталистов, — это было ясно и до III с'езда партии. Однако, лозунг вооруженного восстания не был еще выдвинут в решениях II с'езда. А на III с'езде вопрос о вооруженном восстании был поставлен не только теоретически, но в решениях с'езда даны были совершенно определенные практические указания. Рабочие всех стран найдут на этих страницах истории большевизма богатейший опыт, исключительно ценный в нынешней переходной обстановке к новой полосе революций и войн.

Партия не только пропагандировала идеи восстания. Она ставила на практическую почву вооружение пролетариата. Партия создала военные и боевые организации. Партия занялась приобретением и доставкой вооружения. Партия изготовляла взрывчатые снаряды для вооруженного восстания в то время, когда меньшевики болтали о необходимости вооружить рабочих «жгучей жаждой самовооружения».

Военные организации в армии и флоте, созданные большевиками в период первой революции, сыграли громадную роль не только в восстании 1905 года. Они, несомненно, дали возможность большевикам накопить военный опыт, который пригодился им в 1917 г. Для западно - европейского рабочего класса вооруженное восстание имело тем большее значение, что меньшевики высмеивали самую идею организации восстания, и даже такие деятели рабочего движения, как Роза Люксембург, защищали меньшевистскую точку зрения на восстание, как на стихийный процесс. Меньшевистскую точку зрения, что восстание не подготавливается, не организуется, а стихийно возникает, — защищал и Троцкий во время процесса Петербургского совета рабочих депутатов.

Такое же большое международное значение имела постановка вопроса на III с'езде о всеобщей политической стачке. Не следует забывать, что к всеобщей политической стачке западно - европейские социал - демократы относились в то время отрицательно. Известно, что немецкий меньшевик Ауэр пустил в ход такое выражение: «всеобщая стачка — всеобщая бессмыслица». «Левые» с.-д. — Генриэтта Роланд-Холст и Роза Люксембург защищали идею стачки очень непоследовательно. Во всяком случае, они не понимали необходимости перевода стачки в вооруженное восстание. Большевики поставили на III с'езде вопрос о всеобщей политической стачке, как о таком средстве борьбы, которое может послужить ступенькой к вооруженному восстанию.

Четвертый вопрос, который был поставлен на III с'езде партии, — вопрос громадного политического международного значения, — это вопрос **об участии партии пролетариата во временном революционном правительстве** в период буржуазно - демократической революции. Большевики считали тогда возможным в интересах доведения революции до конца участие в революционном временном правительстве, как органе победоносного народного восстания. **Такое временное правительство было бы диктатурой пролетариата и крестьянства.** Отказ пролетариата от участия в таком правительстве мог бы сослужить службу только буржуазии, ибо тогда не пролетариат руководил бы крестьянством, а буржуазия. Но так как меньшевики исходили из того, что руководить буржуазной революцией должна буржуазия, то они и выступили против участия пролетариата во временном правительстве. История 1917 года показала, что **меньшевики участвовали в правительстве буржуазной диктатуры против пролетариата и крестьянства.**

III с'езд дал революционную программу для крестьянского движения, выдвинув требование конфискации помещичьих, казенных, удельных и монастырских земель, организации революционно - крестьянских комитетов, которые должны быть на местах органами революционной власти, захвата и распределения помещичьих земель. В то же самое время партия не забывала ни на минуту, что она должна во всех случаях и при всяких обстоятельствах «неуклонно стремиться к самостоятельной организации сельского пролетариата и раз'яснять ему непримиримую противоположность его интересов интересам крестьянской буржуазии»...

III с'езд определил тактику большевистской партии по отношению к либеральной буржуазии. С'езд поставил перед партией задачи разоблачения половинчатой, соглашательской позиции либералов и противопоставления революционных лозунгов партии либеральным лозунгам соглашения с царизмом.

III с'езд вынес особую резолюцию по поводу происходивших на Кавказе событий, послал горячий привет героическому пролетариату и крестьянству **Кавказа,** поручил ЦК и местным комитетам как можно шире распространять сведения о положении дела на Кавказе. С'езд приветствовал мужество и решимость братского пролетариата Польши в связи с революционными событиями в Варшаве и Лодзи.

Таковы важнейшие решения III с'езда партии. Эти решения имели громадное значение для развития дальнейших революционных событий.

Партия пошла в бой после III с'езда окрепшая организационно, с ясно намеченными тактическими решениями. Она дала боевой ответ на важнейшие вопросы русской революции. Изучение этих решений в свете революционных событий послеоктябрьского периода показывает, что генеральная «репетиция», какой была революция 1905 г., дала так много русскому пролетариату и международному пролетариату именно потому, что эта «репетиция» совершалась под руководством Ленинской партии, вооруженной решениями III с'езда партии.

*) См. «Рабочий» № 92.

Старые рабочие помогают молодым

Составитель поездов ст. Гомель тов. **Цурбан** в письме через газету «Па соцрэйках» обратился ко всем железнодорожникам Гомельского узла с призывом о развертывании зотовского похода. Тов. Цурбан обязался в течение трех месяцев подготовить стрелочника своей смены Лозовского на сцепщики.

Предложение тов. Цурбана подхвачено рабочей общественностью станции. Письмо было обсуждено во всех сменах. После проработки лучшие ударники, старые производственники взяли на себя обязательство—передать свой опыт отстающим.

Сигналист тов. **Тринастко** (стаж 27 лет) обязался подготовить в сигналисты младшего стрелочника Архипова. Сталинский ударник, сигналист тов. **Комисаренко** (стаж 34 года) обязался в течение месяца подготовить на сигналиста стрелочника Коваленко. Составитель поездов, сталинский ударник тов. **Сипцов**—в составители сцепщика Жолудева. Составитель Сепиков, кузнец вагонного депо Хацкевич и др. взяли такие же обязательства.

Предучкома вагонного депо **Новаш** и парторг **Бродоцкий** не возглавили инициативы старых рабочих, недооценивают это важное мероприятие.

РАМОС.

Детский сад поместили в кухне

Детсад при 44-м жакте (Минск) занимает всего две комнаты и пользуется проходной кухней. Да и в этом крайне тесном помещении требуется капитальный ремонт.

Еще в 1932 году было обещано жактом (председатель жакта т. Шелех), что часть площади канцелярии жакта будет передана детсаду.

Но вот 31 марта 1935 г. жакт освободил наконец помещение, и тов. Шелех «секретно» предупреждает жильцов: «Скорее занимайте помещение, а то будет поздно—займет детсад».

Когда мы обращаемся к т. Шелеху по хозяйственным вопросам детсада, то он всегда отделывается безобразным стандартным ответом. «Убирайтесь со своим детсадом! Можете его закрывать — для меня он не нужен»...

Заведующая детсадом
ЛИЧЕМЕЛЕВА.

Руководитель детсада
ГОТСДАНКЕР.

Сегодня, в 12 часов дня, в редакции газ. „Рабочий“
СОСТОИТСЯ
ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ
по конкурсу на предприятие сплошной технической грамотности

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ:

1. Доклады председателей витебской, гомельской, борисовской, могилевской, бобруйской городских комиссий по конкурсу.
2. О кандидатах на премии.
3. О дальнейшей работе с „отличниками“ (сообщение Всебелорусского оргбюро ЗОТ)

На заседание приглашаются председатели городских и районных комиссий, по конкурсу, председатели фабкомов фабрик им. Клары Цеткин (Витебск), Могволокно, „Труд“ (Гомель), заводов: им. Ворошилова, им. Кирова, Цепей Галля, фабрики „Октябрь“, им. Кагановича, им. Куйбышева и завод Большевик.

Конкурсная комиссия

НАКАНУНЕ 1 МАЯ В СТРАНАХ КАПИТАЛА

Антифашистские с'езды в Чехословакии. Красные знамена, коммунистические листовки на улицах австрийских городов. Многочисленные аресты в Румынии

ПРАГА, 24 апреля (БЕЛТА). Чехословацкие рабочие усиленно готовятся к 1 мая. В **Теплице** состоялся антифашистский с'езд трудящихся северной Чехии, на котором, в числе других, участвовали делегаты социал-демократических организаций. **Социал-демократические рабочие заклеймили предательскую политику социал-демократического руководства, запретившего им участвовать в с'езде.**

Решено послать приветствие находящемуся сейчас в Москве бывшему руководителю шуцбундовцев во Флоридсдорфе—**Роше.**

В Праге состоялась конференция трудящихся женщин, которая обсудила возможности единого выступления женщин 1 мая и решила организовать сто женских собраний.

**

БЕРЛИН, 24 апреля (БЕЛТА). Газета **«Берлинер тагеблатт»** сообщает о заметном расширении подпольной деятельности австрийской компартии. **Переход социал-демократических рабочих в компартию продолжается. Ежедневно повсюду вывешиваются красные знамена. Массами распространяются летучки.**

На днях на всех под'ездных путях в Вене, а также вокруг мест для прогулок были нарисованы видимые издалека знаки серпа и молота. Окрестности Вены охраняются специальными патрулями.

ВЕНА, 23 апреля (БЕЛТА). По сообщению из **Бухареста** (Румыния) **румынская охранка произвела многочисленные аресты рабочих, подозреваемых в участии в коммунистическом комитете подготовки к 1 мая.** Репрессии против коммунистов усилились по всей стране.

**

ВАРШАВА, 23 апреля (БЕЛТА). Управление государственных соляных копей в Величко уволило горняков с 29 апреля по 12 мая в «пасхальный отпуск». Несколько тысяч рабочих с семьями очутились в крайне тяжелом положении. Среди горняков—сильное возбуждение.

**

НЬЮ-ИОРК, 23 апреля (БЕЛТА). **Забастовало более двух тысяч рабочих автозавода в Толедо,** принадлежащего «Дженераль моторс компани». **Рабочие требуют повышения зарплаты, уменьшения рабочих часов и признания союзов.** Завод закрыт.

**

ВЕНА, 23 апреля (БЕЛТА). По сообщению из Софии (Болгария), в местном военном суде закончился процесс семнадцати молодых рабочих из города Радомира, обвиняемых в коммунистической деятельности. Двое обвиняемых приговорены к 12½ годам каторги, остальные—к каторге на срок до 7 лет.

Французская печать о проекте франко-советского соглашения

ПАРИЖ, 24 апреля (БЕЛТА). Часть французских газет, преимущественно радикальные, энергично выступают за немедленное заключение франко-советского соглашения.

«Надо действовать,—пишет **«Эрнувель»**,—Малая Антанта обеспокоена и удивлена. Она имела большое доверие к организации безопасности, которую подготовляла Франция. Теперь она видит, каким образом возникли препятствия и проволочки. Она спрашивает,—разве те юридические затруднения, которые задержали заключение франко-советского пакта о взаимной поддержке не существуют в одинаковой степени и для Чехословакии, являющейся также членом Лиги наций и преодолевшей, однако, эти трудности, поскольку она готова заключить с Советским Союзом подобный пакт? Не следует ли из этого, что имеются какие-то препятствия, другие противодействия?

Таков вопрос, который нам ставит Малая Антанта, и мы должны признать, что он не лишен основания. Было бы недопустимо, если бы вследствие ложных маневров, непонятных колебаний и, может быть, даже из-за уязвленного самолюбия был скомпрометирован огромный психологический эффект франко-советского договора, который сторонники мира считают необходимым ответом на угрожающий и вызывающий акт Германии от 16 марта».

Влиятельный лидер радикалов **Дельбос**—вице-председатель палаты депутатов, выступает в распространенной, издающейся в Тулузе газете **«Депеш»** с обширной статьей, возражая противникам франко-советского пакта.

«Мирные намерения советского правительства,—пишет Дельбос,—не могут быть подвергнуты никакому сомнению. Деятельность Советского Союза в Лиге наций и на конференции по разоружению, его отношение к Японии, пакты о ненападении и о взаимной поддержке, заключение которых он предлагает всем странам, являются доказательством его стремления к миру».

Дельбос пишет, что пренебрегать содействием Советского Союза нельзя, ибо «те, кто посетил СССР, могли констатировать на месте огромное развитие его промышленности, силу его армии, в особенности его авиации, и любовь к родине, которой одушевлены советские граждане».

Агентство Гавас о франко-советских переговорах

ПАРИЖ, 24 апреля (БЕЛТА). Агентство Гавас сообщает:

«После краткого перерыва в связи с пасхальными праздниками министр иностранных дел **Лаваль** возобновил сегодня свою деятельность. Это обстоятельство, совпадающее во времени с возвращением Литвинова в Москву, позволит франко-советским переговорам, в которых наметилась в последнее время некоторая затяжка, вступить в более активную фазу.

В авторитетных кругах не сомневаются, что продолжающийся обмен мнениями приведет в ближайшее время к приемлемой для обеих стран формуле соглашения. Поскольку переговоры продолжаются, было бы преждевременно уже сейчас установить сроки окончания переговоров, которые протекают нормально и должны неизбежно завершиться текстом соглашения на базе, созданной в результате переговоров между Лавалем и Литвиновым».

Обмен офицерами между английской и германской армиями

ЛОНДОН, 23 апреля (БЕЛТА). Газета **«Стар»** пишет, что, по сведениям из авторитетных кругов, этим летом будет возобновлен довоенный обычай — **обмен офицерами между английской и германской армиями.**

Газета указывает, что 20 германских офицеров получат назначение на 6 месяцев в английские военные части и такое же количество английских офицеров будет прикомандировано к германской армии.

Огромные разрушения на острове Формоза

ТОКИО, 24 апреля (БЕЛТА). По последним сведениям, число жертв землетрясения на Формозе достигает 13815 человек. Из них — 3185 убитых и 9215 тяжело раненых. Разрушено 38495 домов. Убытки только от разрушения железных дорог исчисляются в 5 миллионов иен. На восстановление дорог потребуется не менее двух месяцев

Международный шахматный турнир

ЛОНДОН, 24 апреля (БЕЛТА). Сегодня в **Маргейте** начался международный шахматный турнир. Прибыло 120 шахматистов из 14 стран. В турнире участвуют **Капабланка, Мизес, Томас, Рейли, Вера Менчик** и др. **Клейн** (Австрия) играет вместо заболевшего **Лилиенталя.**

В первом туре **Мильнербери** на 24 ходу выиграл у **Мизеса,** чемпион Шотландии **Ферхерс** на 34 ходу свел вничью партию с **Капабланкой.**

БССР в дни подготовки к первому мая

На демонстрацию в шелковых костюмах

МОГИЛЕВ, 25 апреля. На шелковой фабрике проводится большая работа по подготовке первомайских праздников. Фабрика озеленяется. Посажено уже 240 деревьев, закуплены вазоны для квартир рабочих-ударников.

Красиво будет оформлена рабочая колонна во время демонстрации. **2 тысячи рабочих выйдут на демонстрацию в специальных шелковых разноцветных костюмах.** Артель им. Крупской уже сделала 300 таких костюмов.

По инициативе рабочего коллектива фабрики проводится сбор средств на постройку в Могилеве аэроклуба. На фабрике собрана 21 тыс. руб. Кроме этого дирекция фабрики отпустила 9 тысяч рублей.

1 мая в городе состоится закладка памятника Ленину. На памятник Ленину организациями Могилева собрано 98 тыс. руб.

Весело отпразднует первое мая колхозная деревня. На предпраздничной ярмарке в Могилеве колхозники покупают мануфактуру, готовое платье, музыкальные инструменты, разные культтовары. За три дня на ярмарке продано разных товаров на 640 тыс. руб.

Колхоз «Колос», Городищенского сельсовета, построил клуб, около клуба посажен сад на площади 1 га. Колхоз посадил в эту весну 10 тыс. деревьев, открыл парикмахерскую, 4 детских яслей. Больше 50 хат колхозников оклеены обоями. До первого мая оклеивается еще 200 хат.

ХРОНИКА

1-е мая в этом году отмечается по всей Белоруссии рядом новых достижений во всех отраслях социалистического строительства. К первомайским торжествам открываются сотни новых культурно-бытовых учреждений, благоустраиваются квартиры рабочих и колхозников, цветы и зелень становятся достоянием каждого заводского двора и цеха предприятий.

✱ В Бобруйске в первомайские дни открывается новый большой цирк на 1400 мест. Цирк будут обслуживать лучшие силы эстрады.

✱ В мясомолочных совхозах республики открывается 76 постоянных ясель, 30 сезонных, 54 постоянные детские площадки и 25 сезонных.

✱ В Витебске в щетинном цеху щеточного комбината заканчивается оборудование фонтана.

✱ В Полоцком районе в колхозе «Новая жизнь» открываются детские ясли, парикмахерская и красный уголок.

✱ В деревне Якимовка, Мозырского района колхозники посадили 1900 деревьев. В Рогачеве озелены улицы.

✱ В совхозе НКВД Смолевичского района устраивается парк. В парке—постоянное кино, которое будет обслуживать рабочих совхоза и колхозников.

✱ Физкультурники Гомельщины организуют первомайский общегородской пробег (кросс). В кроссе будут участвовать 2000 человек..

✱ В дни празднования 1-го мая почтовые самолеты доставят во многие районы республики первомайские номера республиканских газет.

✱ **Рогачев.** Готовясь к 1 мая, Азыранский сельсовет построил в деревне Азыранах клуб на 300 мест. В деревне Кистяни открывается дом соцкультуры. Заканчивается постройка большого клуба в колхозе «Победитель», Меркуловского сельсовета. Зала клуба будет вмещать более 300 человек. В этом колхозе посажено на улице 200 деревьев. Колхоз «Чырвоны сцяг» по бокам улицы посадил 1000 деревцев клена

ПРОЛЕТАРСКИЙ ВИТЕБСК ГОТОВИТСЯ К ПРАЗДНИКУ

Бал на фабрике „Знамя индустриализации“

ВИТЕБСК. (От нашего спец. корр.). В каждом цеху, в каждой бригаде, на многолюдных улицах Витебска, в рабочих квартирах — везде чувствуется приближение радостных дней великого праздника 1-го мая.

На фабрике **«Знамя индустриализации»** к 1 мая будет открыт новый цех — **«зеленый цех».** У главного корпуса будет посажена новая аллея. Бригада рабочих, во главе с садовником, производит посадку 140 деревьев (каштаны, клен, ясень). Всего будет посажено до 1000 деревьев.

Приведены в порядок все цветочные клумбы, они обрамлены рядами побеленных камешков.

У корпусов в дни праздника будет установлен памятник — бюст великого Ильича. Вокруг памятника прохладной струей забьют фонтаны. Украшаются и цеха. Зеленые пальмы окружают агрегаты. Зелень, цветы становятся неот'емлемой частью новой высокой производственной культуры, приучающей любить и уважать труд, станок, свое рабочее место.

2 мая на фабрике «Знамя индустриализации» будет устроен производственный бал. Программа бала, мельчайшие его детали совместно обдумываются секретарем парткома, фабкомовцами и лучшими ударниками фабрики. Будут игры под руководством массовиков и физкультурников, танцы. Но «гвоздь» бала это — конкурс на лучшее исполнение песен, на лучший номер самодеятельного искусства.

Массовая песня... Она займет почетное место в первомайской демонстрации. Песни коллективно разучиваются. Во время обеденного перерыва рабочие выстраиваются в колонны — проверяют стройность своих рядов, готовятся...

Готовятся семейные, дружеские вечера на отдельных квартирах героев пятилетки.

ЕФИМ САДОВСКИЙ.

В выходной день в сквере: ребятишки играют в песке.

Как я проведу праздник

С особым под'емом и радостью готовлюсь я в этом году к празднику 1 мая. Квартира моя будет блистать чистотой. Я уже выпула двойные окна, помыла их. Выстирала белье, тщательно убрала свою квартиру. Белоснежные покрывала на кровати, белоснежные скатерти на столах. Гардины на окнах. В выходной день пойду в лес за зеленью, украшу квартиру. Купила портреты вождей. Провела радио. Для ребенка устроила ленинский уголок.

Вся моя семья оденется в праздник в свои лучшие наряды. Я сшила себе черное батистовое платье и купила туфли. Своей дочурке купила платье и туфельки.

На семейном совете мы уже разработали план, как проведем праздничные дни. У себя устраиваем торжественный семейный обед с закусками и вином. Приглашаю рабочих фабрики и друзей мужа. Затем сами пойдем в гости. На фабрике устраивается вечер лучших ударников фабрики, в котором и я буду участвовать. Девочка моя занимается в 15 школе, она готовится к выступлению на детском утреннике.

Замечательно проведем мы 1 мая в этом году.

Работница швейной фабрики им. Крупской **Мария Антоновна ПОКРОВСКАЯ.**

— □ —

Легкоатлетические соревнования в первомайские праздники

2 мая на минском стадионе «Динамо» во время городской массовки Мингорсовет физкультуры организует легкоатлетические соревнования, в которых примут участие сборные команды профсоюзов, «Динамо», промкооперации и гарнизона.

В программе — гимнастические выступления студентов физкультурного техникума, малая и большая шведские эстафеты, встречи по волейболу, баскетболу и теннису, массовые игры и танцы. Команда, которая завоюет первенство, получит переходный приз.

— □ —

Подарки пионерам детских домов

Центральная детская комиссия при ЦИК БССР и ЦК ЛКСМБ к первомайским праздникам послали 45 отрядам пионеров детских домов подарки: барабаны, горны, знамена, пионерские галстуки и др. Этим пионерским отрядам послано письмо за подписью председателя ЦИК СССР и БССР тов. Червякова и секретаря ЦК ЛКСМБ тов. Августайтиса.

Фото-этюд МАЗЕЛЕВА



Хорошо в весенний день малышам.

Новая кино-лаборатория

К первомайским праздникам в Минске открывается новая кино-лаборатория Белгоскино. В кино-лаборатории будут печататься немые картины, хроника и подписи для картин на национальных языках. Хроника первомайской демонстрации будет напечатана в новой кино-лаборатории и вечером 1 мая будет демонстрироваться в кино-театрах Минска.

ПОПРАВКА

В номере «Рабочего» от 24 апреля в статье 30-летие III с'езда нашей партии вкралась грубая опечатка. Последнюю строчку надо читать так: **Да здравствует великое непобедимое знамя Маркса-Энгельса-Ленина-Сталина.**

— □ —

Извещение

Партколлегия КПК по БССР извещает, что 29 апреля 1935 года, в 10 час. утра, в г. **Минске** (помещение ЦК КП(б)Б, комната № 32) будут рассматриваться **партколлегией КПК** апелляционные партдела следующих т. т.:

1. Майстровича С. И., Дановского И. А. — Могилев, Курса Л. И., Майзеля Ю. К. — Минск, Семашко — Орша, Мисюченко П. М.—Копыль, Минаева И. П. — Осиповичи, Кулаго Я. А. — Лоев, Кононовича М. К. — Дзержинск, Зекрачева И. С. — Гомель, Карпенко Г. С. — Паричи, Коваленко С. П. — Полоцк, Войтович Ф. П. — Бобруйск, Федотова А. П. — Жлобин, Эвентова Л. М. — Бобруйск, Павлова И. А. — Дрыбин, Сахарова Л. А. — Бобруйск, Батура Н. Ф. — Бегомль, Чехлова С. М. — Кличев, Вольской Е. И.—Быхов, Калениx Н. А. — Дзержинск, Пташкова С. Ф. — Рогачев, Матузовой П. А.— Полоцк.

Явка вышеуказанных товарищей обязательна. Причем последние должны представить отзыв от низовой партийной организации о своей последней работе.

Партколлегия КПК по БССР.

Отв. редактор Л. ХЕЙФЕЦ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 14

Президиума Минского Городского Совета Рабочих, Крестьянских и Красноармейских депутатов

от 23 апреля 1935 г.

О ПОРЯДКЕ ТОРГОВЛИ в ПРЕДПРАЗДНИЧНЫЕ и ПРАЗДНИЧНЫЕ ДНИ ПЕРВОГО МАЯ 1935 года

В целях лучшего обслуживания потребителей в предпраздничные и праздничные дни, Президиум Мингорсовета **постановляет:**

1. Установить время торговли для „ГАСТРОНОМА“ с 26 апреля по 1 мая с 8 часов утра до 3 часов ночи.
2. Все продуктовые и промтоварные магазины с 26 по 29 апреля удлиняют свое время торговли на 2 часа, а 30 апреля торгуют до 12 ч. ночи
3. Все рынки работают с 26 по 30 апреля с 7 часов утра до 8 ч. веч.
4. 1 мая специализированная хлебная сеть и продмаги с хлебными отделениями торгуют по обыкновенному
5. Магазины: „Гастроном“ Рыбсбыта, фруктовые, кондитерские, маслопрома, пивные, винные, а также рестораны—1 мая должны быть открыты с 14 часов дня и до установленного для них обычного времени торговли
6. Все кафе, ларьки и киоски, торгующие водами, мороженым, табачными изделиями—торгуют 1 мая, как обычно.
7. 2 мая торговля производится по обыкновенному.

Наблюдение за выполнением этого постановления возлагается на РК милицию и Горвнуторг.

Председатель Мингорсовета ЖУКОВИЧ

Секретарь КОЗЛОВСКИЙ

Коллектив сотрудников и администрации сектора Книготорга ГИЗБела выражает глубокое соболезнование сотруднику т. Рабиновичу Н. И. по поводу постигшего его горя—смерти ЖЕНЫ.

Уполн. Главлитбел. № А—1330

Тираж 35,000

Типография им. СТАЛИНА.